Ministère des Transports

Rapport annuel de gestion 2011 2012

Québec

Rapport annuel de gestion 2011-2012

Ministère des Transports

Québec

Cette publication peut également être consultée à l'adresse électronique suivante :
www.mtq.gouv.qc.ca

Ministère des Transports du Québec

ISBN 978-2-550-65995-2 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-65994-5 (cédérom)
ISBN 978-2-550-65996-9 (PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2012
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2012

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

BIO GAZ ENERGIE

FSC Recyclé
Contribue à l'utilisation responsable des ressources forestières
www.fsc.org Cert no. SGS-COC-003885
© 1996 Forest Stewardship Council

Rapport annuel de gestion 2011-2012

Table générale des matières

Le mot du ministre 5

Le mot de la sous-ministre 7

Le ministère des Transports 9

Le Centre de gestion de l'équipement roulant 161

L'organigramme au 31 mars 2012 212

Le mot du ministre

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le Rapport annuel de gestion 2011-2012 du ministère des Transports et du Centre de gestion de l'équipement roulant. Ce rapport a été réalisé conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique et rend compte des résultats obtenus en fonction des engagements du Ministère et de l'unité autonome de service.

L'année financière 2011-2012 a été notamment marquée par la poursuite du plan de redressement du réseau routier québécois et de la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif. Le ministère des Transports a également été un acteur de premier plan à l'égard de l'amélioration du bilan routier et de la démarche gouvernementale de développement durable.

Ces réalisations, dont plusieurs sont le fruit d'une collaboration étroite avec divers partenaires, s'inscrivent dans la mission du Ministère, qui consiste à assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le ministre des Transports

Sylvain Gaudreault

Québec, novembre 2012

Le mot de la sous-ministre

Monsieur Sylvain Gaudreault
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je suis très fière de vous présenter le *Rapport annuel de gestion 2011-2012* du ministère des Transports. Ce rapport reflète le bilan des activités et la performance du Ministère au cours de la dernière année. Il présente également les résultats des activités du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER).

Ce rapport annuel met en lumière de nombreuses réalisations et dans plusieurs cas des résultats dépassant même les objectifs fixés. Ce fut le cas, notamment, à l'égard du plan de redressement de l'état du réseau routier. Ainsi, la proportion des routes et des structures considérées en bon état a augmenté de façon appréciable au Québec au cours de l'année 2011-2012. De plus, dans la foulée de la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif, tant l'achalandage que l'offre de service en transport en commun ont poursuivi leur progression. Par ailleurs, les initiatives du Ministère à l'égard de la sécurité routière ont sans doute contribué à l'amélioration du bilan routier québécois. Finalement, étant le plus grand donneur d'ouvrage au sein du gouvernement du Québec, le Ministère participe activement à renforcer la lutte contre la collusion et la corruption, notamment par un resserrement marqué des règles d'attribution et de gestion des contrats publics sous sa responsabilité.

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance aux membres du personnel du Ministère pour de tels résultats. Par leur travail, leur professionnalisme et leur dévouement, ils contribuent à l'accomplissement de notre mission et au mieux-être de la collectivité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La sous-ministre des Transports

DOMINIQUE SAVOIE

Québec, novembre 2012

Ministère des Transports

Rapport annuel de gestion 2011 2012

Table des matières

La déclaration de la direction 13

Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes 15

Le contexte et les faits saillants 17

Partie 1 : La présentation du ministère des Transports **21**
1.1 La mission 22
1.2 La clientèle et les partenaires 23
1.3 L'organisation administrative 23

Partie 2 : Les ressources **25**
2.1 Les ressources humaines 26
2.2 Les ressources financières 29
2.3 Le Plan annuel de gestion des dépenses 2011-2012 35
2.4 Les revenus 36
2.5 Mesures de réduction de dépenses 39
2.6 Les ressources informationnelles 40

Partie 3 : Les résultats **43**
3.1 Les résultats du Plan stratégique 2008-2012 44
Les résultats en bref 45
Les résultats détaillés 48
3.2 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens 94
3.3 Les résultats du Plan d'action de développement durable 2009-2013 101
Les résultats en bref 102
Les résultats détaillés 106

Partie 4 : Les exigences législatives et gouvernementales **127**
4.1 L'application de la politique linguistique 128
4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels 129
4.3 Le suivi des objectifs des programmes d'accès à l'égalité ou du plan d'embauche pour certains groupes cibles 130
4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes 134
4.5 La Politique de financement des services publics 135
4.6 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec 138
4.6.1 Résultats 2011-2012 en matière de vérification interne : Validation des contrats avant attribution et suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009 144
4.7 L'allègement règlementaire et administratif 147
4.8 L'éthique 148

Annexes **151**
Annexe I La classification du réseau routier 2011-2012 152
Annexe II Les outils de gestion pour améliorer la performance 154
Annexe III Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements en 2011-2012 155

Liste des sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
CHL	Chemin de fer d'intérêt local
CGER	Centre de gestion de l'équipement roulant
CIGC	Centre intégré de la gestion de la circulation
CVIEP	Comité de vérification interne et d'évaluation de programmes
CRÉ	Conférence régionale des élus
CSPQ	Centre de services partagés du Québec
FORT	Fonds des réseaux de transport terrestre
GES	Gaz à effet de serre
IRI	Indice de rugosité international
kt	Kilotonne
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
PAGD	Plan annuel de gestion des dépenses
PAGMTAA	Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile
PAIM	Programme d'aide à l'intégration modale
PDEIPH	Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées
PEET	Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime
PPP	Partenariat public-privé
RSSCE	Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SGE	Système de gestion environnementale
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
STM	Société de transport de Montréal
VHR	Véhicule hors route

La déclaration de la direction

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité de la sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude et l'intégralité des données, ainsi que sur la fiabilité des résultats.

À notre connaissance, les résultats et les données du *Rapport annuel de gestion 2011 2012* du ministère des Transports :

- décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation;
- présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de l'organisation;
- couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère;
- fournissent de l'information sur les exigences législatives et gouvernementales;
- sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion. De plus, la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes a évalué le caractère plausible et cohérent des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés au rapport annuel de gestion, et a émis un rapport de validation.

À notre avis, l'information contenue dans ce document ainsi que les contrôles y afférents sont fiables et correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2012.

Les membres de la direction,

DOMINIQUE SAVOIE
Sous-ministre

ANDRÉ CARON
Sous-ministre associé de la Direction générale des territoires

JOSÉE DUPONT
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des services à la gestion et de la surveillance des marchés

CHANTAL GINGRAS
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe à la planification et à la coordination territoriale

ANNE-MARIE LECLERC
Sous-ministre adjointe de la Direction générale des infrastructures et des technologies

GINETTE SYLVAIN
Sous-ministre adjointe de la Direction générale adjointe des projets stratégiques

ANDRÉ MELOCHE
Sous-ministre adjoint de la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport

Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes

Madame la Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du ministère des Transports pour l'exercice terminé le 31 mars 2012. Quant à la responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données, elle relève de la direction du Ministère.

Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence générale de l'information en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre mission d'examen. Par conséquent, notre examen ne constitue pas une vérification.

Notre examen a été fondé sur les Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne. Nos travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à réviser des calculs et à discuter de l'information fournie. Il ne visait pas la vérification des systèmes de compilation, ni l'évaluation du contrôle interne, ni la réalisation de sondages.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs, les explications et l'information contenus dans le *Rapport annuel de gestion 2011-2012* du ministère des Transports paraissent plausibles et cohérents.

La directrice de la vérification interne
et de l'évaluation de programmes

Louise Boily

LOUISE BOILY

Québec, novembre 2012

Le contexte et les faits saillants

La pérennité des infrastructures routières et des systèmes de transport collectif

Les investissements record de 3,6 milliards de dollars réalisés sur le réseau routier en 2011-2012 ont contribué à améliorer de façon considérable la qualité et la sécurité des infrastructures qui sont à la disposition des usagers de la route et qui seront léguées aux générations futures. Ils ont, en plus, contribué à la relance économique du Québec et de ses régions en assurant le maintien ou la création de près de 54 000 emplois.

Le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) est alimenté par des sources de revenus dédiés, soit principalement la taxe sur les carburants et les droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations. Il lie le financement du transport collectif à celui du réseau routier dans une perspective de développement durable.

Sur le réseau routier supérieur, le bilan démontre que les objectifs ont été atteints et, même, dépassés. En effet, la proportion de chaussées en bon état sur l'ensemble du réseau a atteint 76,2 %, par rapport à une cible de 72,0 %. Pour ce qui est des structures, cette proportion est passée à 68,1 %, surpassant la cible de 65,0 %. Bref, il s'agit des meilleurs résultats observés depuis 1999, ce qui montre que la remise en état du réseau routier supérieur se poursuit activement.

En ce qui concerne les ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère, on observe cette année une hausse de 2,1 points de pourcentage du nombre de structures qui ne nécessitent aucune intervention avant 5 ans. Depuis 2008-2009, une augmentation de plus de 10 points de pourcentage a été enregistrée. L'ampleur des investissements des quatre dernières années financières a permis au Ministère d'amorcer le redressement de la situation et même de surpasser de 3,4 points la cible finale du Plan stratégique 2008-2012 (45,3 %).

Au chapitre du transport collectif, des investissements majeurs ont permis un rajeunissement considérable des parcs d'autobus et de trains de banlieue. Au cours du dernier exercice, l'âge moyen du parc d'autobus est passé de 7,1 ans à 6,2 ans, dépassant ainsi la cible établie à moins de 8 ans. L'âge moyen des trains de banlieue a diminué de 10 ans depuis 2008-2009.

Des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), à la mobilité durable et à la compétitivité de l'économie

La Politique québécoise du transport collectif est en application depuis 2006. Entre 2006 et 2010, l'achalandage annuel du transport en commun a augmenté de 7,3 %. En 2010, un total de 562,2 millions de déplacements en transport en commun ont été effectués au Québec. Selon les données préliminaires de l'année 2011, annoncées publiquement par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) en avril 2012, la cible de 8 % serait largement dépassée. La hausse pour les 5 années atteindrait 11 %. Pour ce qui est de l'achalandage du transport adapté, il a connu une hausse de 14,0 % par rapport à 2007-2008, dépassant ainsi la cible établie à 10 %.

Le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime (PEET) a permis d'accepter 16 projets représentant des engagements de 9,2 millions de dollars pour le volet maritime et ferroviaire dont 7 projets au cours de l'année 2011-2012. Pour le volet camionnage, 1 420 demandes totalisent des subventions de 5,6 millions depuis le lancement du programme.

Des travaux majeurs d'amélioration de la capacité ou de la sécurité du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) ont été réalisés sur plus de 176 kilomètres, ce qui a contribué à faciliter les échanges économiques avec nos partenaires commerciaux. Parmi les projets majeurs, notons l'élargissement de deux à quatre voies de la route 175 reliant la région de la Capitale-Nationale à celle du Saguenay–Lac-Saint-Jean, l'ouverture du tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 est à Candiac et la mise à jour des tronçons existants.

La sécurité routière et les initiatives des partenaires

Bien que le bilan routier se soit encore une fois amélioré en 2011, avec une diminution de deux décès et de 275 blessés graves, on déplore toujours 479 décès sur les routes du Québec. Au chapitre des décès, il s'agit d'une réduction de près de 28 % par rapport à la moyenne de la période 2003-2007. Parmi ces décès, notons que 84 accidents mortels ont impliqué des véhicules lourds, le plus bas nombre enregistré depuis les 20 dernières années. D'autre part, la cible de réduction de 30 % a été dépassée en ce qui a trait aux blessés graves grâce à une réduction de plus de 43 % par rapport à la moyenne de la période 2003-2007.

À la suite des travaux de la Commission des transports et de l'environnement concernant le projet pilote des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges, les parlementaires ont tracé un bilan positif de l'expérience. La présence de ces outils a permis une diminution des vitesses moyennes, des passages aux feux rouges ainsi que du nombre d'accidents aux sites de contrôle. En février 2012, le ministre des Transports a annoncé la permanence des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges et le déploiement progressif d'appareils additionnels.

Le Ministère a investi plus d'un milliard de dollars pour rendre ses infrastructures routières plus sûres, dont plus de 224 millions de dollars dans la correction de sites à potentiel d'amélioration. À cet égard, 17 sites à potentiel d'amélioration ont été corrigés. Diverses mesures ayant une efficacité reconnue afin d'améliorer la sécurité de l'environnement routier ont aussi été réalisées sur les routes du Québec, à savoir : la correction de l'orniérage, l'asphaltage des accotements, l'installation et le remplacement de glissières de sécurité, le remplacement des extrémités de glissières sur autoroutes, l'implantation de bandes rugueuses, la petite signalisation et le marquage. À ce sujet, pour une quatrième année consécutive, la cible du taux du marquage sur les routes au printemps a été dépassée, atteignant 88,1 %, ce qui est largement supérieur à la cible de 77,0 %.

L'aménagement de haltes routières sur les autoroutes et la mise en place d'un réseau de villages-relais contribuent à fournir des services et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière. En juin 2011, le site de la Porte-du-Nord à Saint-Jérôme s'est ajouté, portant à 8 le nombre de haltes modernisées. De plus, le réseau des villages-relais comprend maintenant la Municipalité de La Pocatière, dans la région du Bas-Saint-Laurent, ce qui porte à 38 le nombre de villages-relais implantés depuis 2007-2008.

Une organisation performante pour de meilleurs services aux citoyens

La forte croissance du volume de travaux d'infrastructures confirme le rôle du Ministère en tant que plus important donneur d'ouvrage du gouvernement. À ce titre, de nouvelles mesures ont été mises en place, encore une fois cette année, afin de resserrer davantage la gestion des contrats et de s'assurer que les contribuables québécois obtiennent des services et des biens conformes aux exigences applicables, au meilleur coût et dans le respect des règles et procédures en vigueur. Ces mesures s'inscrivent dans la mise en œuvre des recommandations que le Vérificateur général a formulées en 2009 dans son rapport sur la gestion de contrats présentant des situations à risque.

Le respect des valeurs et des règles déontologiques gouvernementales en matière d'éthique et de discipline constitue une préoccupation constante et de premier ordre. Au cours de l'année, des directives ont été adoptées afin de guider le comportement au travail. Une formation à l'éthique a également été offerte à 499 employés.

Les engagements de la Déclaration de services aux citoyens sont mis en application dans l'ensemble des unités du Ministère de façon à offrir des services accessibles et de grande qualité, et ce, de manière courtoise, diligente et confidentielle. Le Ministère s'assure de diffuser une information pertinente et à jour sur ses produits et services non seulement au moyen du service Québec 511 Info Transports, mais aussi par les brochures et les dépliants qu'il met à la disposition du public. La satisfaction des citoyens représente une priorité. Selon un sondage réalisé en mars 2012, les usagers du service Québec 511 Info Transports semblent généralement satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (89 %) ou sur le Web (97 %).

Le développement durable

Le pourcentage général de réalisation du Plan d'action de développement durable 2009-2013, en sa troisième année de mise en œuvre, est de 83 %, dépassant ainsi la cible fixée. En 2011-2012, deux outils de sensibilisation ont été mis à la disposition du personnel du Ministère, soit un module en ligne de sensibilisation au développement durable et une nouvelle section intranet portant sur le développement durable. L'ensemble des cibles globales du Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – volet environnement routier ont été atteintes ou surpassées. Le potentiel de réduction des émissions de GES découlant des différents programmes associés à la Politique québécoise du transport collectif, financés par le Fonds vert, est estimé à 147 kilotonnes (kt), soit 17 de plus que la cible. Le pourcentage de réalisation des actions prévues au Plan d'action annuel 2011-2012 lié à la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014 a dépassé la cible. En matière de réduction à la source, de réemploi, de recyclage et de valorisation des matières résiduelles, le Ministère a atteint en 2011-2012 deux des trois cibles qu'il s'était fixées pour 2012-2013. Rappelons que le Plan d'action de développement durable 2009-2013 comporte les 14 actions qui sont considérées comme prioritaires dans la Stratégie de développement durable 2009-2013 du Ministère.

Le Bureau de la Capitale-Nationale

Au cours de l'exercice 2011-2012, le Bureau de la Capitale-Nationale, une entité administrative qui relève du ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale, a été intégré à la structure du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

Partie I

La présentation du ministère des Transports

Partie I

La présentation du ministère des Transports[1]

1.1 La mission

Le Ministère a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

Le Ministère agit comme un acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport au Québec. Il s'appuie sur une collaboration étroite avec ses partenaires pour optimiser les efforts de tous dans le respect des responsabilités de chacun. Il s'engage à effectuer une gestion compétente, responsable et innovatrice des réseaux dont il a la responsabilité directe et il est soucieux d'offrir à la population des systèmes de transport modernes, sécuritaires et efficaces, en interrelation avec leurs équivalents d'autres États.

Plus précisément, le Ministère élabore et propose au gouvernement des politiques relatives aux services, aux réseaux et aux systèmes de transport. Ces dernières se concrétisent par les activités suivantes :

- la planification, la conception et la réalisation des travaux de construction, d'amélioration, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier et des autres infrastructures de transport qui relèvent de sa responsabilité;
- le soutien technique et financier aux municipalités relativement à l'entretien, à la réfection et à l'amélioration du réseau routier local;
- le soutien aux systèmes de transport des personnes, notamment le transport en commun en milieu urbain, le transport adapté ainsi que le transport maritime et aérien dans les régions;
- le développement et la mise en œuvre de programmes de sécurité en transport;
- le soutien au transport des marchandises, en favorisant l'intermodalité et l'utilisation des différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien).

[1] Le lecteur est invité à consulter le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca), qui fournit l'ensemble de l'information concernant l'organisation.

1.2 La clientèle et les partenaires

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport, à titre d'usager du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire, plus particulièrement lorsque leur gestion relève du gouvernement du Québec, ou encore à titre d'usager de véhicules hors route (VHR).

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels. À cet égard, il maintient des liens étroits avec les ministères et organismes du gouvernement du Québec, avec les organismes publics de transport, avec les conseils intermunicipaux de transport, ainsi qu'avec les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté, les communautés métropolitaines, les conférences régionales des élus (CRÉ)[2], les communautés autochtones et les organismes qui les représentent, ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les organismes qui relèvent directement ou indirectement de sa responsabilité. Enfin, le Ministère entretient des relations notamment avec les gouvernements des autres États, provinces et territoires, les universités et les centres de recherche, de même qu'avec les associations ou entreprises de services de transport, de génie-conseil et de construction.

1.3 L'organisation administrative

Le personnel du Ministère est réparti dans les six unités administratives[3] suivantes :

- le Bureau de la sous-ministre;
- la Direction générale de Québec et de l'Est;
- la Direction générale de Montréal et de l'Ouest;
- la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport;
- la Direction générale des infrastructures et des technologies;
- la Direction générale des services à la gestion et de la surveillance des marchés.

Le Ministère compte aussi une unité autonome de service, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER).

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), la Société des traversiers du Québec (STQ), la Commission des transports du Québec (CTQ) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) relèvent directement du ministre des Transports. Ces organismes présentent leur propre rapport annuel.

[2] Les CRÉ sont des instances de concertation et de planification composées à la base d'élus municipaux qui s'adjoignent des représentants de divers secteurs socioéconomiques. Elles sont les interlocutrices du gouvernement en matière de développement régional pour le territoire qu'elles représentent.

[3] Le lecteur peut également se référer à l'organigramme du Ministère, qui est présenté après la section du CGER. Cependant, en janvier 2012, le Ministère a annoncé une réorganisation administrative prenant effet le 1er avril 2012. Certaines directions générales ont depuis cette date changé de nom.

Partie 2

Les ressources

Partie 2

Les ressources

2.1 Les ressources humaines

Le Ministère peut compter sur un important effectif[4] régulier[5] et occasionnel composé d'employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population québécoise. L'effectif régulier moyen en poste au Ministère au cours de l'année 2011-2012 s'élevait à 4 143 employés, soit 36,1 % de femmes et 63,9 % d'hommes. Du côté des occasionnels, l'effectif compte 2 078 personnes, dont 18,4 % de femmes et 81,6 % d'hommes.

M. Carl Létourneau, ouvrier au Centre de services de Québec, se trouve ici à pied d'œuvre sur le chantier de reconstruction d'un ponceau traversant le chemin Royal (route 368) à Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans.

Effectif régulier par territoire de travail

Territoire de travail	2010*	2011*	2012*
Québec et l'Est	**2 643**	**2 609**	**2 640**
Bureaux centraux de Québec	1 195	1 224	1 237
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	292	282	279
Capitale-Nationale	345	321	327
Chaudière-Appalaches	252	243	251
Côte-Nord	156	155	156
Mauricie–Centre-du-Québec	212	195	204
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	191	189	186
Montréal et l'Ouest	**1 555**	**1 520**	**1 503**
Bureaux centraux de Montréal	121	115	102
Abitibi-Témiscamingue	168	163	161
Est-de-la-Montérégie	184	184	182
Estrie	169	167	166
Île-de-Montréal	250	247	253
Laurentides-Lanaudière	210	203	202
Laval–Mille-Îles	124	117	122
Ouest-de-la-Montérégie	188	183	180
Outaouais	141	141	135
TOTAL POUR L'ENSEMBLE DU MINISTÈRE	**4 198**	**4 129**	**4 143**

* Le calcul du nombre d'employés réguliers a été modifié en 2011-2012. Les employés réguliers de 2009-2010 et de 2010-2011 sont présentés selon le portrait au 31 mars, alors que ceux de 2011-2012 sont présentés selon une moyenne de l'année. Cette nouvelle approche vise à mieux représenter l'effectif du Ministère.

[4] Ces chiffres incluent également les employés du Centre de gestion de l'équipement roulant.

[5] Lorsqu'il est utilisé avec les mots « personnel », « effectif » ou « employé », l'adjectif *régulier* désigne le personnel permanent et temporaire.

Effectif régulier et occasionnel*

Catégorie d'emploi	Effectif 2011**			Effectif 2012**			Variation (%)
	Régulier	Occasionnel	Total	Régulier	Occasionnel	Total	
Personnel d'encadrement	331	2	333	323	1	324	-2,8
Professionnels	764	53	817	783	70	853	4,4
Ingénieurs	558	16	574	567	11	578	0,7
Techniciens des travaux publics	790	84	874	786	88	874	—
Personnel de soutien et technique	1 007	335	1 342	1 011	358	1 369	2,0
Ouvriers	679	1 504	2 183	673	1 550	2 223	1,8
TOTAL DES EMPLOYÉS	**4 129**	**1 994**	**6 123**	**4 143**	**2 078**	**6 221**	**1,6**

Source des tableaux : SAGIP

* Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, excluant les stagiaires et les étudiants. Elle inclut les 1 237 employés saisonniers en 2011-2012 (1 213 en 2010-2011) qui figurent sur des listes de rappel et qui ont été rappelés durant l'année.

** Le calcul du nombre d'employés réguliers et occasionnels a été modifié en 2011-2012. Les employés réguliers de 2010-2011 sont présentés selon le portrait au 31 mars 2011, alors que ceux de 2011-2012 sont présentés selon une moyenne de l'année. Le nouveau calcul des employés occasionnels tient compte de la moyenne des occasionnels ayant travaillé au cours de l'année et non du nombre de personnes ayant occupé un emploi occasionnel, et ce, pour les années 2010-2011 et 2011-2012. Cette nouvelle approche vise à mieux représenter l'effectif du Ministère.

Pour l'année 2011-2012, le nombre d'employés réguliers a augmenté de 0,34 %, passant de 4 129 à 4 143 personnes. Le nombre d'employés occasionnels a augmenté de 4,2 %, passant de 1 994 à 2 078 personnes. Par ailleurs, le Secrétariat du Conseil du trésor a maintenu pour 2011-2012 la levée de la règle selon laquelle un employé sur deux est remplacé lors d'un départ à la retraite.

La formation et le perfectionnement du personnel

Le Ministère a investi 2 978 017 $ en activités de formation et de perfectionnement. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Un grand nombre de ces activités ont été offertes par des ressources internes. Le bilan de la formation totalise 10 064 jours-personnes, ce qui représente une moyenne de 1,6 jour de formation par employé.

Le Ministère continue de répondre aux exigences de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre. De plus, il respecte sa cible de réduction de dépenses tout en priorisant le maintien des activités de formation de nature opérationnelle. Les tableaux suivants présentent les ressources financières consacrées à la formation du personnel et les jours-personnes par catégorie d'emploi.

Sommes consacrées* à la formation et au perfectionnement selon le domaine d'expertise

Domaine d'expertise	2009-2010 ($)	2010-2011 ($)	2011-2012 ($)
Cadre administratif	709 483	366 081	309 271
Informatique et bureautique	592 830	434 939	394 001
Transports	415 795	199 324	411 865
Génie	913 630	439 300	758 317
Formation à la tâche du personnel ouvrier	135 633	93 332	131 419
Santé et sécurité au travail	380 523	213 113	402 552
Communication	153 755	140 932	121 587
Habiletés de gestion	502 842	193 168	299 129
Autres	209 206	83 282	149 876
TOTAL	**4 013 697**	**2 163 471**	**2 978 017**

* Les coûts de formation n'incluent pas ceux pour les étudiants ni les stagiaires.

Activités de formation et de perfectionnement par catégorie d'emploi

Catégorie d'emploi	Effectif		Coût de la formation ($)		Jours-personnes de formation	
	2010-2011	2011-2012	2010-2011	2011-2012	2010-2011	2011-2012
Personnel d'encadrement	333	324	272 675	457 932	615	910
Professionnels	817	853	462 484	612 008	1 224	1 569
Ingénieurs	574	578	463 023	698 291	1 365	1 954
Techniciens des travaux publics	874	874	423 695	488 825	1 738	1 946
Personnel de soutien et technique	1 342	1 369	311 346	337 016	1 362	1 493
Ouvriers	2 183	2 223	230 248	383 945	1 345	2 192
TOTAL	**6 123**	**6 221**	**2 163 471**	**2 978 017**	**7 649**	**10 064**

Départs à la retraite

Exercice financier	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Nombre de départs à la retraite	382 départs réels	312 départs réels	285 départs réels

Le nombre de départs en 2011-2012 correspond à 6,9 % de l'effectif régulier moyen en poste au cours de l'année 2011-2012, soit 285 départs pour 4 143 employés réguliers.

L'optimisation de la performance de l'organisation

Afin d'optimiser sa performance dans un contexte de départs à la retraite et de difficulté à assurer la relève, en particulier dans des catégories d'emplois spécialisés, le Ministère a choisi, dans son Plan stratégique 2008-2012, d'inclure deux objectifs qui touchent directement la gestion des ressources humaines. Ceux-ci sont présentés dans la troisième partie du présent rapport et concernent en particulier le maintien et le développement de l'expertise, ainsi que l'attraction et la fidélisation du personnel.

Les bonis au rendement accordés au personnel d'encadrement en 2011-2012

En 2011-2012, le Ministère n'a accordé aucun boni au rendement pour la période d'évaluation du 1er avril 2011 au 31 mars 2012. La Loi mettant en œuvre certaines dispositions du discours sur le budget prononcé le 30 mars 2010 prévoit qu'aucun boni fondé sur le rendement ne pourra être accordé aux cadres, aux cadres juridiques et aux membres du personnel d'un cabinet au cours des exercices financiers 2010-2011 et 2011-2012.

2.2 Les ressources financières

Les budgets et les programmes

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes et la portion imputable à l'exercice en cours des investissements à long terme (amortissement). Pour l'exercice 2011-2012, il a été établi à 811,1 millions de dollars. Quant au budget d'investissements, qui permet d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années (principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et systèmes informatiques capitalisables), il totalise 88,1 millions de dollars. Ces sommes sont réparties entre les deux programmes courants de la façon suivante :

Budget, dépenses et investissements du Ministère

Programmes courants	Budget* (000 $)	Montants réels* (000 $)		
Budget de dépenses	2011-2012	2011-2012	2010-2011	2009-2010
01 - Infrastructures et systèmes de transport	**711 909,3**	**648 810,8**	**664 327,2**	**625 157,0**
01 - Transport terrestre	593 569,8	528 192,5	548 685,0	515 648,7
02 - Transport maritime	91 208,2	91 258,3	90 437,5	82 147,1
03 - Transport aérien	14 003,7	17 381,8	12 757,4	13 899,2
04 - Commission des transports du Québec	13 127,6	11 978,2	12 447,3	13 462,0
02 - Administration et services corporatifs	**99 163,6**	**95 750,5**	**80 177,1**	**93 401,0**
01 - Direction	9 103,8	8 559,1	7 965,1	8 147,1
02 - Services administratifs	73 127,3	72 834,2	59 937,1	68 375,0
03 - Planification et recherche-développement	16 932,5	14 357,2	12 274,9	16 878,9
Budget de dépenses total	**811 072,9**	**744 561,3**	**744 504,3**	**718 558,0**
Budget d'investissements				
01 - Infrastructures et systèmes de transport	**80 182,6**	**33 093,4**	**35 038,4**	**37 805,5**
01 - Transport terrestre	23 495,0	6 686,8	8 969,4	15 948,8
02 - Transport maritime	2 009,9	187,8	29,5	285,4
03 - Transport aérien	51 636,8	23 281,3	22 435,2	18 885,3
04 - Commission des transports du Québec	3 040,9	2 937,5	3 604,3	2 686,0
02 - Administration et services corporatifs	**7 962,3**	**5 370,6**	**2 473,7**	**4 963,6**
01 - Direction	31,5	11,4	3,5	18,4
02 - Services administratifs	7 876,2	5 352,0	2 470,2	4 904,3
03 - Planification et recherche-développement	54,6	7,2	—	40,9
Budget d'investissements total	**88 144,9**	**38 464,0**	**37 512,1**	**42 769,1**
TOTAL POUR LES PROGRAMMES COURANTS	**899 217,8**	**783 025,3**	**782 016,4**	**761 327,1**

* Les données réelles 2010-2011 et 2009-2010 ont été ajustées pour tenir compte de l'introduction du FORT et du changement de structure de programmes afin d'établir une base de comparaison.

Notons que la Commission des transports du Québec, dont le budget est inclus dans celui du Ministère (programme 01, élément 04), présente un rapport annuel de gestion distinct.

Les programmes spéciaux

Pour l'exercice 2011-2012, le Ministère a aussi disposé de 4,1 millions de dollars pour la mise en place de programmes spéciaux. Cette somme provenait surtout de la signature d'ententes avec le gouvernement fédéral soit 3,9 millions de dollars pour le financement des infrastructures ferroviaires. Une somme de 0,2 million a été attribuée pour le XXIV^{e} Congrès mondial de la route et pour les études sur le train rapide Québec-Windsor.

Le FORT – secteur travaux routiers

Pour l'exercice financier 2011-2012, le Ministère a reçu l'autorisation de réaliser, par l'entremise du FORT, des investissements de 3 264,0 millions de dollars sur le réseau routier. Des contributions de 550,5 millions de dollars se sont ajoutées en cours d'exercice, ce qui porte les investissements totaux autorisés à 3 814,5 millions de dollars. Les résultats finaux font état d'investissements totaux de 3 620,4 millions de dollars en incluant les contributions des partenaires.

Budget, dépenses et investissements du FORT – secteur travaux routiers

	Budget (000 $)	Montants réels (000 $)		
Axes routiers	2011-2012	2011-2012	2010-2011	2009-2010
Axe 1 - Conservation des chaussées	**730 977,4**	**783 296,1**	**725 726,2**	**693 705,8**
Travaux	683 608,0	733 172,7	682 174,7	649 404,5
Soutien technique	12 379,2	17 371,3	9 432,9	9 533,5
Masse salariale	26 100,2	25 789,9	25 225,6	25 843,3
Dépenses administratives	7 928,2	6 081,7	5 711,4	6 135,3
Frais de financement	961,8	880,5	3 181,6	2 789,2
Axe 2 - Conservation des structures	**856 649,1**	**802 271,8**	**804 763,1**	**828 236,8**
Travaux	828 972,2	773 216,9	777 559,4	804 141,9
Soutien technique	7 070,9	9 922,3	5 388,0	4 774,5
Masse salariale	14 908,1	14 730,9	14 408,6	12 942,6
Dépenses administratives	4 528,5	3 473,8	3 262,3	3 072,6
Frais de financement	1 169,4	927,9	4 144,8	3 305,2
Axe 3 - Amélioration du réseau routier	**536 679,8**	**441 177,6**	**416 375,8**	**426 975,0**
Travaux	491 157,8	393 147,7	375 278,4	383 135,4
Soutien technique	11 950,4	16 769,6	9 106,2	9 671,9
Masse salariale	25 196,1	24 896,6	24 351,8	26 218,6
Dépenses administratives	7 653,6	5 871,0	5 513,6	6 224,4
Frais de financement	721,9	492,7	2 125,8	1 724,7
Axe 4 - Développement du réseau routier	**1 562 656,9**	**1 464 682,2**	**1 447 174,6**	**1 112 211,1**
Travaux	1 535 790,2	1 436 590,7	1 420 737,2	1 087 539,9
Soutien technique	6 860,8	9 627,4	5 227,9	4 998,8
Masse salariale	14 465,1	14 293,2	13 980,4	13 550,9
Dépenses administratives	4 393,9	3 370,5	3 165,4	3 217,0
Frais de financement	1 146,9	800,4	4 063,7	2 904,5
Sous-total pour les axes routiers	**3 686 963,2**	**3 491 427,7**	**3 394 039,7**	**3 061 128,7**
Planification et frais généraux				
Masse salariale	63 126,3	62 376,0	54 923,3	61 173,1
Études et planification	34 100,0	42 514,4	23 167,5	23 872,2
Développement des technologies de l'information	11 163,3	9 343,8	17 345,1	13 478,5
Dépenses administratives	19 175,4	14 709,2	12 435,4	14 464,8
Sous-total pour la planification et les frais généraux	**127 565,0**	**128 943,4**	**107 871,3**	**112 988,6**
Total FORT – secteur travaux routiers	**3 814 528,2**	**3 620 371,1**	**3 501 911,0**	**3 174 117,3**
Capitalisé (axes routiers)	3 648 828,6	3 448 463,2	3 360 166,1	3 039 099,3
Fonctionnement (axes routiers, planification et frais généraux)	165 699,6	171 907,9	141 744,9	135 018,0

Les coûts de ces investissements sont financés à même les revenus provenant des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé[6].

[6] Pour obtenir plus de détails, le lecteur est invité à consulter la section 4.5 du présent rapport concernant la Politique de financement des services publics.

Le FORT – autres secteurs

Par ailleurs, les activités d'entretien des routes visant leur maintien en état, l'aide au transport en commun, les activités des parcs routiers, l'aide aux municipalités dans le cadre des contributions des automobilistes au transport en commun et l'aide pour les réseaux de VHR ont été intégrées au FORT. Le tableau suivant présente les sommes affectées à ces diverses activités.

Budget, dépenses et investissements du FORT – autres secteurs

	Budget (000 $)	Montants réels (000 $)		
Secteurs d'activité	2011-2012	2011-2012	2010-2011	2009-2010
Entretien du réseau routier	**308 391,0**	**322 417,1**	**294 548,0**	**306 641,0**
Entretien courant et périodique	127 542,3	119 926,0	104 565,6	97 559,1
Gestion des corridors	884,6	623,5	592,6	653,0
Aide à l'amélioration du réseau municipal	33 330,1	29 238,1	31 503,2	31 539,2
Aide à l'entretien du réseau municipal	12 826,7	44 757,5	44 933,9	55 961,8
Aide à l'entretien des routes d'accès	2 605,6	2 354,8	2 479,1	2 785,6
Masse salariale	94 977,7	97 092,0	93 753,9	80 697,4
Dépenses administratives	36 224,0	28 425,2	16 719,7	37 444,9
Transport en commun	**353 717,7**	**342 231,5**	**314 258,8**	**277 873,5**
Aide aux infrastructures	324 129,5	313 583,3	286 550,1	250 239,6
Aide aux déplacements	26 249,8	25 456,0	25 150,2	24 897,8
Masse salariale	2 416,7	2 470,5	2 171,3	1 868,9
Dépenses administratives	921,7	721,7	387,2	867,2
Parcs routiers	**10 873,1**	**12 597,3**	**22 919,0**	**10 240,6**
Partenariats public-privé	7 241,3	10 266,1	20 689,0	7 275,8
Mode conventionnel	2 946,3	1 751,5	1 513,9	2 274,9
Villages-relais	261,3	102,7	351,9	250,3
Masse salariale	424,2	477,0	364,2	439,6
Contribution des automobilistes au transport en commun	**79 778,2**	**79 155,2**	**78 679,2**	**76 129,6**
Véhicules hors route	**15 475,5**	**12 549,4**	**434,8**	**S.O.**
Aide aux clubs et fédérations de motoneigistes	7 003,0	5 989,2	184,4	S.O.
Aide aux clubs et fédérations de véhicules tout-terrain	7 804,9	5 921,8	150,0	S.O.
Masse salariale	483,3	494,1	85,2	S.O.
Dépenses administratives	184,3	144,3	15,2	S.O.
Total FORT – autres secteurs	**768 235,5**	**768 950,5**	**710 839,8**	**670 884,7**

Ces activités sont financées elles aussi par les revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé, mais aussi par les contributions des automobilistes au transport en commun et les contributions des propriétaires de VHR pour l'aide aux réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain.

Le FORT – état des résultats

Le tableau suivant présente l'ensemble des revenus et dépenses du FORT.

	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Revenus		
Taxe sur les carburants	1 948 449,7	1 832 836,8
Droits et permis — véhicules automobiles[1]	674 379,3	644 974,4
Droits et permis — conducteurs et chauffeurs	86 305,7	85 524,5
Droits et permis — véhicules hors route	9 406,1	92,3
Contribution des automobilistes au transport en commun	78 645,6	77 233,9
Contributions — gouvernement du Québec	13 028,9	—
Contributions — gouvernement du Canada	41 833,3	84 650,6
Contributions de partenaires (excluant PPP)	11 938,5	23 775,8
Parcs routiers	2 229,8	2 013,0
Infrastructures en partenariats	24 487,3	—
Autres revenus	7 141,6	5 655,1
Total - Revenus	**2 897 845,8**	**2 756 756,4**
Dépenses		
Réseau routier		
Rémunération	159 461,1	148 656,1
Amortissement	867 364,5	722 855,2
Fonctionnement	246 686,6	205 360,2
Subventions	76 163,4	78 969,4
Service de la dette	606 820,2	525 223,9
Sous-total	**1 956 495,8**	**1 681 064,8**
Transport en commun		
Rémunération	2 470,5	2 171,3
Amortissement	304,7	231,0
Fonctionnement	597,5	387,2
Subventions	339 006,4	311 308,2
Sous-total	**342 379,1**	**314 097,7**
Contribution des automobilistes au transport en commun		
Subventions	79 155,2	78 679,2
Parcs routiers		
Rémunération	477,0	364,2
Amortissement	1 671,2	1 115,0
Fonctionnement	2 979,2	2 187,6
Subventions	102,7	351,9
Service de la dette	1 348,0	1 234,2
Sous-total	**6 578,1**	**5 252,9**

[1] Excluant les revenus sur les droits d'immatriculation pour les véhicules hors route et la portion des revenus des droits perçus par la SAAQ pour financer le contrôle routier et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Infrastructures en partenariats		
Rémunération	1 442,9	1 345,1
Amortissement	11 195,0	—
Fonctionnement	4 289,4	—
Service de la dette	20 077,0	—
Sous-total	**37 004,3**	**1 345,1**
Véhicules hors route		
Rémunération	494,1	85,2
Amortissement	60,9	46,2
Fonctionnement	112,9	15,2
Subventions	11 911,0	334,4
Sous-total	**12 578,9**	**481,0**
Total - Dépenses	**2 434 191,4**	**2 080 920,7**
Surplus (déficit) de l'exercice	463 654,4	675 835,7
Surplus (déficit) accumulé	**1 100 414,0**	**636 759,6**

Le Fonds de la sécurité routière

Le Fonds de la sécurité routière a été constitué en vertu du paragraphe 1.1 de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. Il est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Le Fonds a été constitué le 3 septembre 2008 avec l'introduction du projet pilote d'utilisation de radars photographiques et d'appareils de surveillance aux feux rouges. Le tableau suivant présente les budgets, dépenses et investissements des deux derniers exercices :

Budget, dépenses et investissements du Fonds de la sécurité routière

	Budget (000 $)	Montants réels (000 $)	
Budget de dépenses	**2011-2012**	**2011-2012**	**2010-2011**
Bureau de projet	1 008,2	522,7	545,8
Centre de traitement de la preuve	2 561,9	1 971,8	1 758,6
Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales	3 100,0	3 108,1	1 973,6
Exploitation et entretien des équipements et des sites	1 633,0	1 325,9	1 378,9
Budget de dépenses total	**8 303,1**	**6 928,5**	**5 656,9**
Budget d'investissements			
Évolution de la solution	—	10,3	12,9
TOTAL	**8 303, 1**	**6 938,8**	**5 669,8**

2.3 Le Plan annuel de gestion des dépenses 2011-2012

Les choix budgétaires pour l'exercice 2011-2012 ont été fondés sur les quatre orientations stratégiques du Ministère.

Orientation 1 : Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

Comme prévu dans le Plan québécois des infrastructures, des investissements considérables ont servi à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières et de transport en commun afin d'en assurer la pérennité et d'en réduire le déficit d'entretien cumulé.

- Des investissements de 762,6 millions de dollars[7] ont été consacrés à la conservation des chaussées (auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 20,7 millions).
- Les structures du réseau supérieur nécessitent une attention particulière. Une somme de 660,0 millions de dollars[8] a été affectée à leur conservation et 123,1 millions[9] ont été investis dans la réfection des ponts du réseau routier municipal, qui ont été repris en charge par le Ministère en janvier 2008 (à ces sommes s'ajoutent des contributions des partenaires de 19,2 millions).
- En 2011-2012, le Conseil du trésor a autorisé une enveloppe d'investissement de 628,6 millions de dollars pour les immobilisations en transport en commun. Ce montant représente la portion des investissements à la charge du Ministère. La plus grande partie de cette somme est consacrée au maintien des infrastructures de transport en commun. Ces investissements sont effectués dans le cadre du Plan québécois des infrastructures. Pour l'exercice 2011-2012, la dépense de transfert en remboursement de services de la dette et en paiements comptants correspondant aux investissements ainsi autorisés antérieurement a été de 313,6 millions de dollars.
- À cette somme vient s'en ajouter une autre de 311,2 millions de dollars qui provient de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) et qui a été engagée en 2011-2012 pour les immobilisations dans le transport en commun. De cette somme, 131,1 millions proviennent de la contribution du Québec à la SOFIL et 180,1 millions, du gouvernement fédéral.

Orientation 2 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

- Des investissements de 663,5 millions de dollars[10] ont été consacrés au développement du réseau routier afin d'améliorer l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par des travaux majeurs sur certaines routes et autoroutes. À cette somme s'ajoutent les contributions des partenaires privés et publics de 320,3 et 480,9 millions de dollars respectivement.
- Des subventions de 137,4 millions de dollars ont été versées ou réservées à même le Fonds vert dans le cadre de programmes visant l'amélioration des services de transport collectif et la réduction des émissions de GES, notamment dans le transport des marchandises. S'y ajoutent des dépenses de 124,6 millions de dollars pour l'aide à l'exploitation des services de transport collectif, y inclus le transport adapté aux personnes handicapées.

7 Ces montants excluent les coûts de planification et les frais généraux qui totalisent 128,9 millions de dollars non répartis entre les axes du FORT.
8 Idem à la note n° 7.
9 Idem à la note n° 7.
10 Idem à la note n° 7.

- Des investissements de 126,1 millions de dollars ont visé le maintien des services de transports aérien et maritime, ainsi que la mise en valeur et le soutien des transports maritime et ferroviaire. Ces dépenses incluent des projets qui ont pour objet d'encourager le recours accru à l'intermodalité ou qui sont liés aux pistes récréotouristiques, notamment la Route verte.

Orientation 3 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

- Des investissements de 411,4 millions de dollars[11] ont été consacrés à l'amélioration du réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité (auxquels s'ajoutent des contributions des partenaires de 29,8 millions de dollars). L'objectif est de contribuer à améliorer la sécurité des usagers et la fonctionnalité des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère.
- Le Ministère a aussi alloué 607,9 millions de dollars pour l'exploitation des infrastructures. Il poursuit ainsi l'objectif d'assurer un entretien de qualité des routes sous sa responsabilité par des interventions qui ont une incidence sur la pérennité et la sécurité du réseau. Les activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance du réseau et de gestion des corridors routiers. Le Ministère voit également à l'entretien des aéroports, des quais et des autres infrastructures sous sa gestion.

Orientation 4 : Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

La poursuite de l'innovation

- Une somme de 3,1 millions de dollars a été consacrée aux activités de recherche. De plus, une somme de 0,9 million provenant du Fonds vert a servi à réaliser des recherches et des évaluations liées aux conséquences des changements climatiques et à l'adaptation à ces derniers. Les objectifs de ces activités sont de maintenir l'expertise du personnel et de promouvoir les connaissances techniques et scientifiques en transport en lien avec la mission du Ministère.

Les façons de faire et les services aux usagers

- Les partenariats public-privé (PPP) constituent l'une des approches explorées pour chaque grand projet dont les coûts estimés dépassent 40 ou 100 millions de dollars selon la nature du projet.
- Des investissements de 21,8 millions de dollars ont été consacrés au développement et à l'amélioration des systèmes d'information ministériels. L'adoption de nouvelles façons de faire et une meilleure diffusion de l'information aux usagers ont été soutenues par le développement des ressources informationnelles.

2.4 Les revenus

Pour l'exercice 2011-2012, les revenus du Ministère versés au Fonds consolidé du revenu se chiffrent à 40,0 millions de dollars comparativement à 55,7 millions pour l'année précédente. Cette baisse est attribuable à la création du FORT dans lequel la totalité des revenus de vente de terrains et bâtisses relatifs au réseau routier sont maintenant imputés. Le tableau suivant établit une comparaison des revenus ministériels pour les trois dernières années financières.

[11] Idem à la note n° 7.

Revenus du Ministère[1]

	2011-2012[2] (000 $)	2010-2011 (000 $)	2009-2010 (000 $)
Droits et permis	**33 805,3**	**35 002,6**	**779 246,0**
Droits d'immatriculation[3]	33 805,3	34 998,5	693 963,9
Conducteurs et chauffeurs[3]	—	—	85 264,4
Droits et permis (autres)	—	4,1	17,7
Revenus divers	**1 769,4**	**10 601,1**	**8 306,5**
Disposition de surplus	1 014,1	1 043,6	859,7
Vente de terrains et de bâtisses[4]	217,5	7 758,6	4 096,6
Location de terrains et de bâtisses	295,3	1 535,5	1 815,8
Revenus divers (autres)	242,5	263,4	1 534,4
Intérêts et ristournes	**4,6**	**34,0**	**16,3**
Ristournes	1,7	—	8,4
Débiteurs	2,9	34,0	7,9
Amendes et confiscations	**1 010,4**	**990,1**	**1 119,6**
Alcofrein[3]	826,4	957,4	1 009,4
Amendes et confiscations (autres)[5]	184,0	32,7	110,2
Recouvrements	**3 105,6**	**8 732,1**	**12 670,3**
Dépenses sous forme d'indemnités[6]	(39,7)	—	4 396,3
Recouvrements (autres)[7]	3 145,3	8 732,1	8 274,0
Transferts du gouvernement du Canada	**342,1**	**352,8**	**339,3**
Entretien de chemins fédéraux	141,2	151,9	138,4
Transferts du gouvernement du Canada (autres)	200,9	200,9	200,9
REVENUS TOTAUX	**40 037,4**	**55 712,7**	**801 698,0**

Notes :

1 L'ensemble de ces sommes est versé au Fonds consolidé du revenu.
2 Les revenus pour 2011-2012 n'avaient pas été vérifiés au 7 juin 2012.
3 Ces revenus sont perçus par la SAAQ pour le compte du Ministère.
4 Les revenus de vente de terrains et bâtisses relatifs au réseau routier ont été transférés au FORT durant l'exercice financier.
5 Il s'agit de sommes perçues en cas d'inexécution ou de non-respect de contrats et de frais facturés pour des chèques retournés.
6 Ces dépenses comprennent la facturation des dommages causés à la propriété du Ministère.
7 Les recouvrements découlent d'ajustements des dépenses pour des années antérieures.

Pour l'exercice 2011-2012, le FORT a pour sa part enregistré des revenus de 2 897,8 millions de dollars provenant majoritairement de la taxe sur les carburants, ainsi que des immatriculations et des permis de conduire. Ces sommes sont conservées au FORT et servent à couvrir les coûts du fonds. Le tableau suivant en présente le détail[12].

Revenus du FORT

	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Droits et permis	**848 736,8**	**807 825,2**
Droits d'immatriculation	674 379,4	644 974,4
Conducteurs et chauffeurs	86 305,7	85 524,6
Contribution des automobilistes au transport en commun	78 645,6	77 233,9
Véhicules hors route	9 406,1	92,3
Taxe sur les carburants	**1 948 449,7**	**1 832 836,8**
Contribution – Gouvernement du Québec	**13 028,8**	**—**
Contribution – Gouvernement du Canada	**41 833,3**	**84 650,6**
Contribution – Municipalités	**11 938,5**	**23 775,7**
Partenariat routier	**24 487,3**	**—**
Autres revenus	**9 371,4**	**7 668,1**
REVENUS TOTAUX	**2 897 845,8**	**2 756 756,4**

Pour l'exercice 2011-2012, le Fonds de la sécurité routière a enregistré des revenus de 8,2 millions de dollars provenant principalement de l'émission des constats d'infraction et des frais administratifs afférents (frais d'émission des constats, frais de cour et frais d'exécution). Le tableau suivant en présente le détail.

Revenus du Fonds de la sécurité routière

	2011-2012 (000 $)	2010-2011 (000 $)
Constats d'infraction	5 180,9	6 190,2
Revenus administratifs (frais d'émission, de cour et d'exécution)	2 959,0	2 692,3
Revenus d'intérêts	18,4	10,0
REVENUS TOTAUX	**8 158,3**	**8 892,5**

[12] Pour obtenir plus de détails, le lecteur est invité à consulter la partie 4.5 du présent rapport concernant la Politique de financement des services publics.

2.5 Mesures de réduction de dépenses

Les plans de réduction de dépenses du FORT et du Fonds de la sécurité routière, dont le gouvernement a pris acte en 2011, prévoient les mesures suivantes :

- Une réduction graduelle des dépenses de fonctionnement de nature administrative devant atteindre au moins 10 % au terme de l'exercice débutant en 2013;
- Une réduction de 25 % des dépenses de publicité, de formation et de déplacement dès l'exercice débutant en 2010;
- Pour les fonds spéciaux, une réduction de l'équivalent de 1 % de la masse salariale dès l'exercice financier débutant en 2010. Cette réduction devra être récurrente et augmentée à chaque exercice jusqu'à l'exercice débutant en 2013 du même montant. Le FORT a été exempté de cette mesure à partir de l'exercice 2011-2012.

Les résultats attendus de ces mesures et les résultats atteints après la deuxième année d'application, lesquels sont établis par rapport à l'année de référence 2009-2010, sont les suivants :

Mesures de réduction de dépenses pour l'exercice financier débutant en 2011 - FORT

	Cible de réduction à la fin de l'exercice 2011-2012 (000 $)	Réduction réalisée pour l'exercice 2011-2012* (000 $)
Dépenses de fonctionnement de nature administrative	1 183,5	3 016,0
Dépenses de publicité, formation et déplacement	1 098,6	2 097,4
Rémunération	Exempté	S.O.

* Les données du FORT correspondent à celles transmises au Secrétariat du Conseil du trésor dans le cadre de la reddition de comptes demandée pour les fonds spéciaux en février 2012. Elles sont donc basées sur des prévisions de dépenses au 31 mars 2012.

Mesures de réduction de dépenses pour l'exercice financier débutant en 2011 - Fonds de la sécurité routière

	Cible de réduction à la fin de l'exercice 2011-2012 (000 $)	Réduction réalisée pour l'exercice 2011-2012 (000 $)
Dépenses de fonctionnement de nature administrative	42,4	451,0
Dépenses de publicité, formation et déplacement	—	—
Rémunération	6,2	(64,9)*

* Devant l'ampleur du travail, des ressources internes additionnelles ont été mises à contribution. Notez, toutefois, que la cible totale a été largement atteinte.

2.6 Les ressources informationnelles

Les ressources informationnelles constituent un des moyens que le Ministère privilégie pour soutenir sa mission, ses orientations stratégiques et son modèle d'affaires. Elles contribuent de manière considérable aux activités ministérielles et appuient la mise en œuvre des initiatives gouvernementales.

Pour 2011-2012, le budget s'élevait à 81,9 millions de dollars, tandis que les dépenses et investissements réels ont été de 66,1 millions.

La différence s'explique principalement par le report du démarrage de certains projets. En effet, une réserve de plus de 2,1 millions de dollars pour des nouveaux projets n'a pas été utilisée. De plus, certains projets ont été décalés dans le temps ou suspendus et d'autres ont été moins coûteux que prévus. Une vigilance accrue sur le suivi de la portée, des budgets et des échéanciers des projets a permis de rationaliser les investissements en ressources informationnelles du Ministère.

Budget, dépenses et investissements réels en ressources informationnelles pour la période 2011-2012

	Développement et évolution (000 $)	Continuité et maintenance (000 $)	Total (000 $)
Budget	46 453	35 444	81 897
Dépenses et investissemenst réels	34 030	32 040	66 070
Écarts	12 423	3 404	15 827

Nombre de projets en ressources informationnelles pour la période 2011-2012

	Nombre de projets
En cours au début de l'exercice	39*
Entrepris au cours de l'exercice	24
En cours à la fin de l'exercice	39
Terminés au cours de l'exercice	24

* Le nombre de projets en cours au début de l'exercice (39) est inférieur au nombre de projets en cours à la fin de l'exercice précédent (52). Cette situation s'explique par un reclassement en fonctionnement de 11 projets relatifs au support en ressources informationnelles et d'une correction de deux projets au chiffre de l'année passée.

En matière de ressources informationnelles, le Ministère a réalisé de multiples travaux visant notamment l'amélioration continue de la qualité des services aux citoyens et aux entreprises. Plusieurs grands dossiers ont été amorcés, poursuivis ou terminés pendant l'année.

La contribution au gouvernement en ligne

- Poursuite de la mise en place d'un site Web sur la gestion environnementale des sels de voirie afin d'adopter de meilleures pratiques tout en assurant la sécurité routière et le maintien efficace de la circulation des personnes et des biens.
- Ajustements faits à plusieurs systèmes afin qu'ils soient conformes aux nouvelles normes d'accessibilité des sites Web, ce qui permet de faciliter leur utilisation par toutes les personnes, handicapées ou non.

L'exploitation efficiente des réseaux de transport

- Poursuite des travaux d'amélioration du système de gestion des stations météoroutières afin de mieux soutenir les opérations de déneigement.
- Poursuite des travaux d'amélioration du registre des opérations d'hiver afin de permettre une gestion efficace des commandes de sel de voirie.

L'optimisation des processus d'affaires

- Finalisation de l'implantation d'un système de gestion des projets routiers qui intègre les outils soutenant la planification et le suivi de l'ensemble des projets routiers.
- Mise en place de fonctionnalités pour permettre d'améliorer l'efficacité de la conception du dessin assisté par ordinateur lors de l'élaboration des projets routiers.
- Finalisation de l'amélioration du registre des plans et des études afin d'unifier la consultation des plans d'infrastructures routières, d'ouvrages d'art et des greffes d'arpentage.
- Déploiement d'un nouvel indicateur en ressources matérielles et mise en production d'outils de consultation des données financières afin d'optimiser la gestion contractuelle et financière.
- Réalisation de travaux d'amélioration du système de suivi du financement au transport en commun afin de soutenir l'optimisation des processus.
- Poursuite des travaux d'amélioration du système de gestion des vidéos numériques pour permettre d'enrichir les banques de données routières du Ministère tout en permettant de diminuer les déplacements durant les opérations courantes de planification des travaux d'entretien et de validation des données du réseau routier.
- Déploiement final de la solution de gestion intégrée des documents et détermination des concepts, des normes et des règles de pratiques de gestion intégrée des documents. Cette solution permet à l'ensemble des utilisateurs de gérer leurs documents sous format électronique et de gagner en efficacité dans plusieurs processus.

La sécurité des transports

- Réalisation de travaux pour regrouper les données d'accidents de véhicules routiers avec de nombreuses informations relatives au réseau routier et à ses caractéristiques, ce qui permet de poser des diagnostics en sécurité routière et de mieux cibler les interventions correctives requises.

L'augmentation de l'efficacité des ressources informationnelles

- Consolidation et évolution des infrastructures technologiques afin d'être mieux outillé pour faire face aux besoins actuels et aux défis de demain dans le soutien des opérations du Ministère.
- Migration des 154 sites du Ministère du Réseau de télécommunication multimédia vers le Réseau intégré de télécommunication multimédia, ce qui permet une meilleure fiabilité du réseau et une diminution des coûts récurrents.

Des travaux d'entretien et d'amélioration de plusieurs systèmes informatiques ont également été réalisés.

Partie 3

Les résultats

Partie 3

Les résultats

3.1 Les résultats du Plan stratégique 2008-2012

La présente partie fait état des résultats découlant des actions que le Ministère a menées au cours de l'exercice financier 2011-2012 relativement aux orientations, aux axes d'intervention et aux objectifs énoncés dans son Plan stratégique 2008-2012. La répartition correspondante des ressources financières inscrites au Plan annuel de gestion des dépenses (PAGD) 2011-2012 y est également présentée.

Afin de remplir sa mission, le Ministère a retenu quatre grandes orientations pour son plan stratégique. Pour chacune d'elles, les objectifs poursuivis sont associés à 12 axes d'intervention.

Orientation 1 ***Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures***

- **Les infrastructures routières**
- **Les équipements de transport en commun**

Orientation 2 ***Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre***

- **Des systèmes de transport efficaces et intégrés**
- **Des modes de transport diversifiés**
- **La desserte des régions et le développement touristique**
- **Le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre**

Orientation 3 ***Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires***

- **La sécurité routière**
- **La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route**
- **L'exploitation du réseau routier**

Orientation 4 ***Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population***

- **Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation**
- **Les façons de faire**
- **Les relations avec les citoyens et les partenaires**

Les résultats en bref

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012	
Orientation 1 : Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures						
1 Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI (%)						48
·RSSCE	82,1	83,1	84,0	86,8	84,0	
·Hors RSSCE	62,0	64,1	67,5	72,0	68,0	
·Ensemble du réseau	67,7	69,4	72,2	76,2	72,0	
2 Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (%)	57,7	61,8	66,2	68,1	65,0	50
3 Proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal (%)	38,6	43,8	46,6	48,7	45,3	51
4 Proportion des ponceaux en bon état (%)						52
·RSSCE	80,8	83,2	83,4	83,0	84,9	
·Hors RSSCE	76,3	79,0	78,4	80,2	83,5	
5 Âge moyen des autobus et des trains de banlieue						53
·Autobus (ans)	8,7	8,4	7,1	6,2	< 8,0	
·Trains de banlieue (ans)	26,2	22,4	17,2	16,2	< 14,0	
6 Nombre de voitures de métro remplacées	Appel d'offres réalisé	Avis d'intention publié	Contrat signé entre la STM et le consortium	Aucune voiture de métro livrée	54 voitures de métro livrées	54
Orientation 2 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre						
7 Nombre de projets et de mesures liés à la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec et à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario						55
·Réalisés (total depuis 2008-2009)	10	14	19	20	—	
·En cours (lors de l'exercice financier)	12	20	14	13	—	
8 Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration	139,8	183,7	226,9	176,6	—	56
9 Nombre de politiques et de stratégies réalisées (depuis 2008-2009)	1	2	2	2	4	58
10 Achalandage du transport en commun au Québec (millions de déplacements)	530,9	556,5	555,2	562,2	566,0	59
·Hausse depuis 2007-2008 (%)	1,3	6,2	5,9	7,3	8,0	
11 Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif	14	32	36	31	—	60

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012	
12 Nombre et proportion de véhicules et infrastructures accessibles (aux personnes à mobilité réduite)						61
·Stations de métro	3	5	7	7	11	
·Rames de métro (%)	56	56	56	56	56	
·Voitures de trains de banlieue (%)	25	42	58	63	88	
·Gares de trains de banlieue	3	3	3	2	14	
·Autobus à plancher surbaissé (%)	64	70	76	84	95	
·Taxis	101	172	353	461	361	
·Autocars interurbains	29	35	47	49	24	
·Terminus d'autocars de lignes régulières	3	4	5	5	20	
13 Achalandage du transport adapté (millions de déplacements)	6,4	6,8	7,0	7,0	6,8	62
·Hausse depuis 2007-2008 (%)	4,3	9,7	13,8	14,0	10,0	
14 Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL (milliers)	154,3	95,5	101,5	93,5	—	64
15 Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés						65
·Projets ferroviaires (kt)	1 200	1 440	1 806	1 459	—	
·Projets maritimes (kt)	87	764	1 059	1 057	—	
16 Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec	47	45	46	48	—	66
17 Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée (%)	85	86	89	92	96	66
·Kilomètres	4 486	4 562	4 688	4 923	5 088	
18 Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad	Des cartes des tracés ont été produites en décembre 2008	Des cartes des tracés ont été produites en novembre 2009	Des plans de travail ont été fournis en vue de produire des cartes pour l'automne 2011	Des travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers permanents	Novembre 2009	68
19 Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable (%)	S.O.	57	72	83	80	70
20 Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport (kt)	68	254	336	424	1 590	71
Orientation 3 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires						
21 Nombre de décès et de blessés graves						73
·Décès	558	517	481	479	464	
·Blessés graves	2 360	2 251	2 311	2 036	2 525	
22 Taux de décès par milliard de véhicules-km	8,0	7,1	6,6	6,6	—	74
23 Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés	19	21	22	17	20	75
24 Évaluation du projet pilote (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)	Planification des travaux Collecte des informations de base Mise sur pied du groupe d'experts	Collecte des statistiques du projet Études et analyses réalisées Rédaction en cours	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010	Cible atteinte en 2010-2011	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010	76

Indicateurs	Résultats				Cibles	Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012	
25 Dépôt d'un bilan annuel (coroner)	Aucun	1	1	Aucun	—	76
26 Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd	111	92	85	84	< 110	78
27 Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus (total depuis 2007-2008)	18	35	44	46	55	79
·haltes routières modernisées	3	3	7	8	9	
·villages-relais reconnus	15	32	37	38	46	
28 Mise en place d'un système de gestion de la sécurité aux 27 aéroports et aérodromes du Ministère (%)	100 % des éléments de la phase 1	90 % des éléments de la phase 2	90 % des éléments de la phase 3	56 % des éléments de la phase 4	100 % des éléments des 4 phases	80
29 Nombre de décès en VHR	62	39	59	59	—	81
30 Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%)	92,0	96,2	92,2	94,0	100	82
31 Taux de présence du marquage sur les routes au printemps (%)	78,4	88,8	85,6	88,1	77,0	83
32 Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier (%)	—	—	—	—	95	83
Orientation 4 : Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population						
33 Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée	11 132	13 345	7 649	10 064	—	84
34 Taux de rétention du personnel régulier (%)	96,3	96,5	96,6	96,0	—	85
35 Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation	94	111	101	114	—	86
36 Nombre de projets réalisés (associés à de nouveaux modèles de gouvernance, y compris les PPP)	2 ententes signées	Aucune entente signée	Aucune entente signée	Un projet réalisé	4 projets réalisés	87
37 Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 Info Transports tant au téléphone que sur le Web (%)						88
·511 téléphonique	Préparation de l'étude	84	88	89	—	
·511 Web		95	91	97	—	
38 Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes — Information aux citoyens »	Travaux préparatoires à la mise en ligne prévue en 2009-2010	La section n'est pas en ligne	La section n'est pas en ligne	La cible a été atteinte le 31 octobre 2011	Mise en ligne de la section en 2009 et mise à jour régulière	89
39 Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère	45	11	10	13	—	90

Orientation 1

Assurer la pérennité des systèmes de transport pour les générations futures

Dans le cadre du Plan québécois des infrastructures intitulé *Des fondations pour réussir*, des investissements considérables servent à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières et des équipements de transport en commun afin d'assurer leur pérennité et leur qualité. Ainsi, ces investissements permettront au Québec non seulement d'assurer la remise en état et le maintien de la qualité de ses infrastructures et de ses équipements, mais de se comparer avantageusement aux normes de qualité nord-américaines.

Axe d'intervention
Les infrastructures routières

OBJECTIF 1.1
AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Technique de reconstruction par recouvrement de béton d'une chaussée souple sur l'autoroute 40 à L'Assomption.

L'important plan d'investissement dans les infrastructures du Québec vise à ce que 83 % des chaussées du réseau routier supérieur soient en bon état d'ici 2022. Ainsi, en 2011-2012, des investissements de 783,3 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées. Ces sommes et leur utilisation optimale dans la planification des travaux ont permis d'améliorer la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau, autant sur le RSSCE qu'en dehors de celui-ci.

Indicateur 1

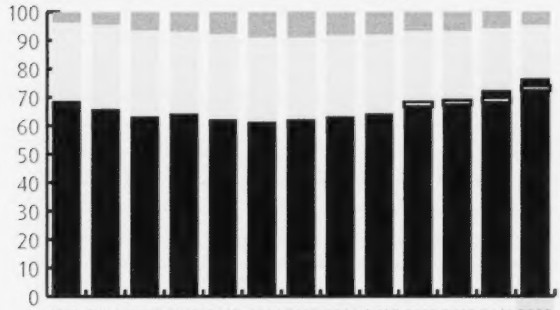
Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'IRI[13] (%)

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 11 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

	Résultats				Cibles
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
RSSCE	82,1 %	83,1 %	84,0 %	86,8 %	84,0 %
Hors RSSCE	62,0 %	64,1 %	67,5 %	72,0 %	68,0 %
Ensemble du réseau	67,7 %	69,4 %	72,2 %	76,2 %	72,0 %

[13] Ce sigle signifie « indice de rugosité international ». L'IRI porte sur le confort de roulement et s'appuie sur des observations recueillies à l'aide d'un véhicule multifonction (50 % du réseau), sur des estimations obtenues en faisant vieillir les observations de l'année précédente (l'autre 50 % du réseau) et sur des corrections découlant des interventions d'entretien et de réfection réalisées sur le réseau.

État des chaussées
Ensemble du réseau routier supérieur (%)



Résultats	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Déf. majeure (%)	3,7	4,6	6,5	6,9	7,9	9,0	9,2	8,2	8,1	6,8	6,8	5,8	4,7
Déf. mineure (%)	27,6	29,5	30,4	28,8	29,9	29,7	28,8	28,6	27,7	25,5	23,8	22,0	19,1
Bon état (%)	68,7	65,9	63,1	64,3	62,2	61,3	62,1	63,2	64,2	67,7	69,4	72,2	76,2

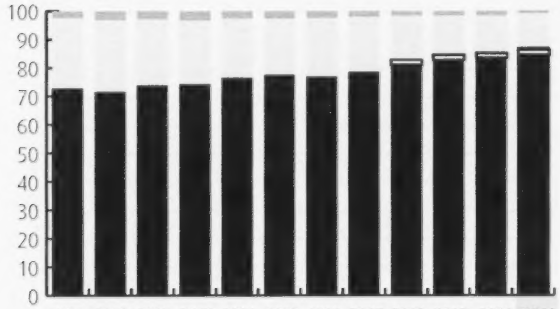
Cibles	2008	2009	2010	2011
				-
				-
	67,7	69,0	70,0	72,0

Commentaires

Ensemble du réseau routier supérieur

- En 2011, la chaussée était en bon état sur 76,2 % du réseau routier québécois selon l'IRI, ce qui surpasse la cible fixée pour 2011. Cette proportion est aussi la plus élevée depuis que l'IRI est comptabilisé sur le réseau du Ministère, c'est-à-dire depuis 1999. Il s'agit d'une augmentation de 4,0 points de pourcentage par rapport à 2010 et de la septième année consécutive où l'on observe une amélioration de l'état des chaussées.
- Une chaussée en bon état présente un indice de confort au roulement inférieur au seuil acceptable pour une classe de route donnée. Le seuil a été fixé de façon à assurer confort et sécurité aux usagers selon la classe de la route.
- Une chaussée déficiente présente un confort au roulement jugé inapproprié. Cette déficience est jugée mineure ou majeure selon le degré de dégradation de la chaussée. De façon générale, une intervention de surface est suffisante pour corriger une déficience mineure et une intervention en profondeur est requise pour une déficience majeure.

État des chaussées
RSSCE (%)

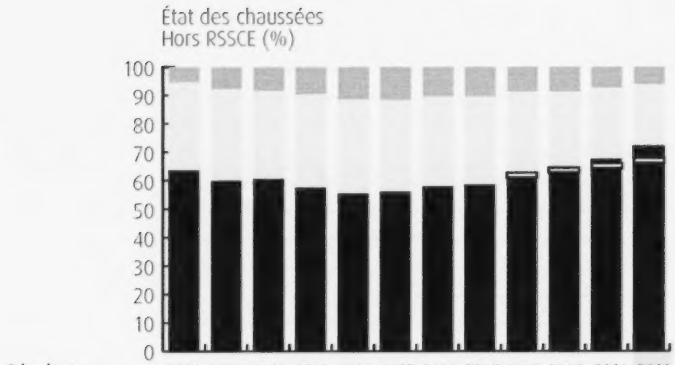


Résultats	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Déf. majeure (%)	2,5	3,0	3,0	3,3	2,8	2,7	2,4	2,0	1,5	1,6	1,6	1,0
Déf. mineure (%)	24,8	25,4	23,2	22,4	20,8	19,8	20,6	19,4	16,3	15,3	14,4	12,3
Bon état (%)	72,7	71,5	73,8	74,3	76,4	77,5	76,9	78,6	82,1	83,1	84,0	86,8

Cibles	2008	2009	2010	2011
				-
				-
	82,1	83,0	83,5	84,0

RSSCE

- Sur le RSSCE, la proportion de chaussées en bon état selon l'IRI a augmenté de 2,8 points de pourcentage pour s'établir à 86,8 %. La cible de 2011 a donc été atteinte, alors qu'il s'agit du pourcentage le plus élevé depuis 1999.
- La proportion de chaussées en condition de déficience majeure est passée de 1,6 % en 2010 à 1,0 % en 2011.



Résultats	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Déf. majeure (%)	5,3	7,9	8,5	9,7	11,4	11,7	10,4	10,5	8,9	8,8	7,4	6,2
Déf. mineure (%)	31,1	32,2	31,0	32,8	33,1	32,2	31,7	31,0	29,1	27,1	25,1	21,8
Bon état (%)	63,6	59,9	60,5	57,5	55,5	56,1	57,9	58,5	62,0	64,1	67,5	72,0

Cibles	2008	2009	2010	2011
	62,0	64,0	66,0	68,0

Hors RSSCE

- Pour le réseau routier qui ne fait pas partie du RSSCE, la proportion de chaussées en bon état selon l'IRI se chiffrait à 72,0 % en 2011. Il s'agit d'une augmentation de 4,5 points de pourcentage par rapport à 2010, qui permet de surpasser la cible qui avait été fixée.
- Les routes dont la chaussée présente une déficience majeure représentent 6,2 % du réseau à l'extérieur du RSSCE, une baisse de 1,2 point de pourcentage par rapport à l'an dernier.

OBJECTIF 1.2

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES STRUCTURES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR ET DES PONTS DU MINISTÈRE SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

Pont de l'autoroute 73 enjambant la route 175 à Stoneham, construit en 2011.

Le réseau routier dont la gestion incombe au Ministère comprend plus de 5 300 structures[14]. Plus de 70 % de l'actif a été construit entre les années 1960 et 1980. Puisque des travaux de réparation sont habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins d'entretien et de réparation sont considérables en ce moment. Les efforts se poursuivent afin d'atteindre un objectif de 80 % des structures en bon état d'ici 2022. Ainsi, en 2011-2012, des investissements de 802,3 millions de dollars ont été consacrés aux structures, y compris aux ponts situés sur le réseau municipal.

Indicateur 2

Proportion des structures en bon état du réseau routier supérieur (%)

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 12 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Une structure en bon état est une structure qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

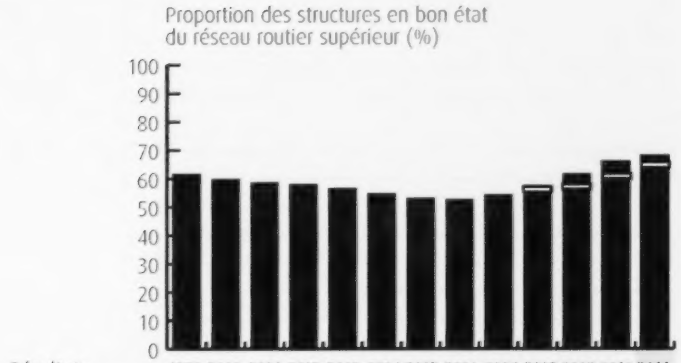
Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
57,7 %	61,8 %	66,2 %	**68,1 %**	65,0 %

[14] Ces données ne comprennent pas les quelque 4 300 ponts municipaux dont l'entretien a été repris par le Ministère en janvier 2008, dont l'état est présenté à l'indicateur 3 du Plan stratégique 2008-2012.

Commentaires

- Les résultats montrent que la remise en état du parc de structures amorcée en 2007-2008 s'est poursuivie activement au cours de l'année 2011-2012 sur le réseau supérieur. Cela a permis de dépasser de 3,1 points de pourcentage la cible finale du Plan stratégique 2008-2012 fixée à 65 %.

- La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 1,9 point par rapport à l'année 2010-2011. Depuis 2006-2007, c'est une augmentation de plus de 15 points de pourcentage du nombre de structures en bon état qui a été enregistrée.



Résultats	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bon état (%)	61,6	59,9	58,7	58,1	56,8	54,8	53,3	52,9	54,5	57,7	61,8	66,2	68,1

Cibles	2008	2009	2010	2011
	57,5	58,2	61,6	65,0

La gestion des ponts situés sur le réseau municipal

En janvier 2008, le Ministère a repris, par décret gouvernemental, la gestion de près de 4 300 ponts situés sur le réseau municipal. Au 1er avril 2008, 43 % de ces ponts étaient en bon état, tandis que plusieurs autres présentaient des pertes de fonctionnalité. Compte tenu de l'état de certains de ces ouvrages et afin de prolonger leur maintien en service, le Ministère y a limité la circulation des véhicules lourds. Il arrive également que certains ponts soient interdits à la circulation, le temps de les réparer, de les remplacer ou de les démolir. Ainsi, 40,5 % des ponts sous la responsabilité du Ministère et situés sur le réseau municipal étaient touchés par l'une ou l'autre de ces mesures en 2008.

Indicateur 3

Proportion des ponts du Ministère en bon état sur le réseau municipal (%)

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 13 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

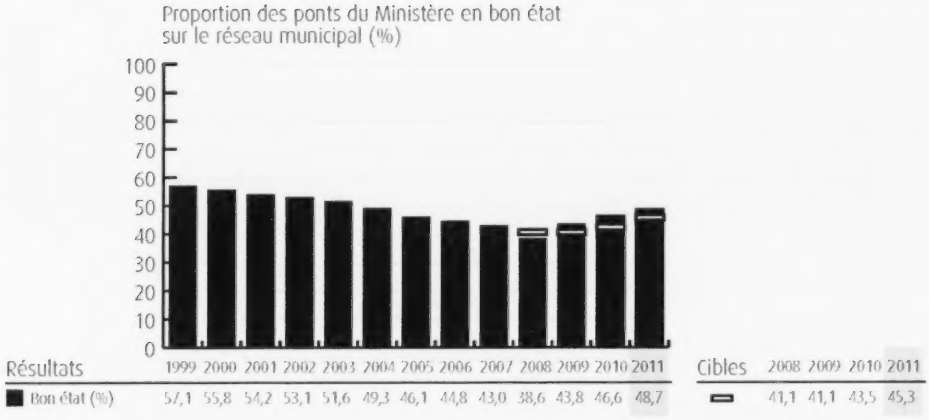
Un pont en bon état est un pont qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
38,6 %	43,8 %	46,6 %	**48,7 %**	45,3 %

Commentaires

- Pour 2011-2012, on observe une hausse de 2,1 points de pourcentage du nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal. Depuis 2008-2009, c'est une augmentation de plus de 10 points de pourcentage du nombre de structures en bon état qui a été enregistrée.

- L'ampleur des investissements des quatre dernières années financières a permis au Ministère d'amorcer le redressement de la situation et même de surpasser de 3,4 points la cible finale du Plan stratégique 2008-2012 fixée à 45,3 %.



OBJECTIF 1.3

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES PONCEAUX DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR

Le ministère des Transports gère un parc de plus de 58 000 ponceaux sur son réseau routier, ce qui représente 2 ponceaux par kilomètre.

Les ponceaux jouent un rôle majeur dans la préservation des infrastructures routières puisqu'ils assurent l'écoulement efficace de l'eau de drainage. Le Ministère a d'ailleurs mis en place un nouveau processus de vérification pour améliorer l'évaluation de l'état des quelque 58 000 ponceaux du réseau routier sous sa gestion et faciliter l'établissement des priorités d'intervention dans ce domaine.

Indicateur 4

Proportion des ponceaux en bon état (%)

Un ponceau en bon état est un ponceau dont l'indice d'état est supérieur à 55 sur 100 et qui ne nécessite aucune intervention majeure avant cinq ans.

	Résultats				Cible
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
RSSCE (tous les ponceaux)	80,8 %	83,2 %	83,4 %	83,0 %	84,9 %
Hors RSSCE (1 500 mm <ouverture <3 000 mm)	76,3 %	79,0 %	78,4 %	80,2 %	83,5 %

Commentaires

- Au printemps 2011, le Ministère révisait le *Guide d'inspection des ponceaux* dans le but d'améliorer l'homogénéité des inspections sur l'ensemble du territoire, donc de rehausser la qualité de la donnée. Suite à la révision du système d'inspection des ponceaux, un nouvel algorithme plus performant a été mis au point (pondération pour calculer les indices d'état des ponceaux (IEP)). Les données de la campagne d'inspection 2011 ont été traitées au moyen du nouvel algorithme alors que les données antérieures demeurent inchangées.

Axe d'intervention
Les équipements de transport en commun

OBJECTIF 1.4

RENOUVELER LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EN COMMUN ET EN ABAISSER L'ÂGE MOYEN

Comme il est prévu dans le Plan stratégique 2008-2012, la rénovation et le remplacement des systèmes et des infrastructures de transport en commun exigent des investissements majeurs afin d'éviter leur vieillissement, c'est-à-dire de maintenir ces actifs en bon état et de contribuer à leur amélioration. Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif publiée en 2006, les besoins d'investissements en transport en commun ont été évalués à au moins 4,6 milliards de dollars sur un horizon de 10 ans. Ainsi, en 2011-2012, l'enveloppe d'investissement autorisée par le Conseil du trésor pour la portion qui est à la charge du Ministère s'est élevée à 628,6 millions de dollars dans le cadre du Plan québécois des infrastructures. Une somme de 313,6 millions de dollars a ainsi été affectée à la dépense de transfert en remboursement de services de la dette pour les investissements autorisés antérieurement. La SOFIL a pour sa part investi 311,2 millions de dollars dans les infrastructures de transport en commun.

Indicateur 5

Âge moyen des autobus et des trains de banlieue

	Résultats				Cibles
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Autobus	8,7 ans	8,4 ans	7,1 ans	6,2 ans	Moins de 8 ans
Trains de banlieue	26,2 ans	22,4 ans	17,2 ans	16,2 ans	Moins de 14 ans

Commentaires

- Selon les données disponibles en novembre 2011, l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport est de 6,2 ans, ce qui représente une diminution appréciable d'une année de l'âge moyen des véhicules par rapport à 2010 (7,1 ans). Soulignons que depuis 2008-2009, l'âge moyen des autobus des sociétés de transport en commun est en constante diminution, et que la cible de moins de 8 ans qui avait été fixée pour 2011-2012 a été atteinte dès 2010-2011.
  - L'âge moyen des autobus de la Société de transport de Montréal (STM) est passé de 6,2 ans en 2010 à 4,1 ans en 2011, ce qui correspond au plus jeune parc de véhicules de l'ensemble des sociétés de transport. Signalons que 38 % des 1 696 autobus en circulation de la STM en novembre 2011 sont des véhicules fabriqués en 2010 ou en 2011. Ceci influence grandement le résultat atteint pour l'indicateur puisque le parc de la STM constitue 48 % du parc total au Québec.
  - En plus de la STM, quatre autres sociétés possèdent des parcs dont l'âge moyen est inférieur à 8 ans, soit la Société de transport de Lévis (6,8 ans), le Réseau de transport de la Capitale (7,2 ans), le Réseau de transport de Longueuil (7,6 ans) et la Société de transport de Laval (7,8 ans).
  - Signalons que la Société de transport de Lévis a connu une très forte baisse de l'âge moyen de ses véhicules, celui-ci étant passé de 11 ans en 2010 à 6,8 ans en 2011. En une année, son parc d'autobus est donc passé du plus âgé au deuxième plus jeune parmi l'ensemble des sociétés de transport en 2010.

- En 2011-2012, l'âge moyen des trains de banlieue a rajeuni d'une année alors qu'il est passé de 17,2 ans à 16,2 ans. Ainsi, depuis 2008-2009, l'âge moyen des trains de banlieue a diminué de 10 ans. Par ailleurs, concernant les voitures de modèle 3000 commandées en 2007, 23 nouvelles ont été reçues en 2011-2012 pour atteindre un total de 160 voitures.

Le remplacement des voitures du métro de Montréal

Le matériel roulant du métro de Montréal est constitué de 759 voitures qui font partie de deux séries mises en service en 1966 (série MR-63) et en 1976 (série MR-73). Les 336 voitures acquises en 1966 ont atteint leur durée de vie utile et doivent être remplacées. Par ailleurs, les besoins d'entretien s'amplifient.

Indicateur 6

Nombre de voitures de métro remplacées

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Appel d'offres réalisé	Publication, par la STM, d'un avis public international	Contrat signé entre la STM et le consortium Bombardier-Alstom	Aucune voiture de métro livrée	54 voitures de métro livrées sur les 336 à remplacer

Commentaires

- À la suite de l'appel d'offres lancé le 31 juillet 2008, la STM a reçu une seule proposition, celle du consortium Bombardier-Alstom.
- Par la suite, les négociations qui ont été entreprises entre la STM et le consortium se sont traduites par la diffusion d'un avis public international par la STM en 2010. Des requêtes en justice ont été intentées par le consortium au printemps et à l'été 2010.
- En octobre 2010, l'Assemblée nationale a adopté le projet de loi concernant l'acquisition de voitures pour le métro de Montréal, permettant à la STM d'offrir au consortium de conclure avec elle un contrat de gré à gré. La STM a conclu, avec le consortium, un contrat pour l'acquisition de 468 voitures de métro.
- Le 27 octobre 2010, le gouvernement du Québec a adopté le décret 898-2010 ordonnant que soit approuvé le contrat conclu entre la STM et le consortium.
- Aucune voiture de métro n'a encore été livrée en 2012, mais leur construction est en cours.

Orientation 2

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Des sommes importantes ont été investies dans le développement des systèmes de transport afin de faciliter les déplacements sur le réseau routier, d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et de soutenir le développement et la prospérité des régions.

Au total, 1 464,7 millions de dollars ont été consacrés au développement du réseau routier en 2011-2012. En outre, 126,1 millions ont visé les autres modes de transport, notamment afin d'assurer la réhabilitation de lignes ferroviaires, les dessertes en transport maritime et aérien ainsi que la réalisation de projets liés aux pistes récréotouristiques, en particulier la Route verte. Aussi, le Ministère a contribué à l'exploitation des services de transport collectif et des services de transport adapté en versant des subventions de 124,6 millions, alors que des contributions du Fonds vert de 137,4 millions ont permis d'améliorer les services de transport collectif. Ces sommes s'ajoutent à celles investies dans la pérennité des équipements et des infrastructures de transport en commun qui sont inscrites dans l'orientation précédente.

Axe d'intervention
Des systèmes de transport efficaces et intégrés

OBJECTIF 2.1

ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DES GRANDS CORRIDORS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec[15] fait suite à la signature d'un protocole d'entente par les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et du Canada, le 30 juillet 2007. Ce protocole a pour objectif de définir une stratégie d'intervention accompagnée d'un plan d'action visant le développement d'un système de transport intégré, durable, sûr et compétitif pour soutenir le commerce international.

Plusieurs études ont été réalisées afin de soutenir l'élaboration de la stratégie de la Porte continentale et de son plan d'action.

Indicateur 7

Nombre de projets et de mesures liés à la Stratégie globale d'intervention de la Porte continentale Ontario-Québec et à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario*

(Cet indicateur est lié à l'indicateur 20 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

	Résultats							
	2008-2009		2009-2010		2010-2011		2011-2012	
	Réalisés	En cours**	Réalisés***	En cours**	Réalisés***	En cours**	Réalisés***	En cours**
Études sur les infrastructures	2	5	4	5	7	2	8	1
Études réalisées par les groupes de travail****	6	4	8	3	9	1	9	1
Projets qui permettent d'atteindre les objectifs de la Porte continentale	—	2	—	3	—	3	—	3
Mesures règlementaires découlant de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario	2	1	2	9	3	8	3	8
TOTAL	**10**	**12**	**14**	**20**	**19**	**14**	**20**	**13**

* Le libellé original de cet indicateur du Plan stratégique 2008-2012, qui a été déposé en juin 2009, a été revu afin d'inclure une référence à l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario, signé en septembre 2009.

** Il s'agit des projets et mesures qui sont en cours, mais non complétés, lors de l'exercice financier concerné; certains de ces projets et mesures peuvent se poursuivre sur plusieurs exercices financiers.

*** Il s'agit du total des projets et mesures réalisés depuis 2008-2009.

**** Considérant les difficultés méthodologiques rencontrées, une des études réalisées par les groupes de travail ne sera pas complétée. Elle a donc été retirée du bilan pour l'année 2010-2011.

Commentaires

- Au cours des dernières années, plusieurs études ont été entreprises conjointement par les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada, et quelques-unes par le ministère des Transports du Québec. Elles ont pour objectif d'analyser la capacité du système de transport multimodal à soutenir les échanges commerciaux actuels et futurs ainsi que les éléments liés à son

[15] Le lecteur est invité à consulter le site Web www.portecontinentale.ca pour en savoir davantage.

efficacité. Une étude a été achevée au cours de la dernière année, soit l'Étude sur l'extension de la saison de navigation de la Voie maritime du Saint-Laurent.

- Par ailleurs, les projets suivants permettront d'atteindre les objectifs de la Porte continentale :
  - Le parachèvement de l'autoroute 30[16];
  - Le réaménagement de l'échangeur Dorval;
  - L'amélioration de l'offre de services en transport en commun[17] à Montréal.

L'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario

En septembre 2009, les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont signé un accord de commerce et de coopération afin de renforcer l'espace économique des deux provinces et d'accroître l'avantage concurrentiel de ce dernier tant au niveau nord-américain qu'au niveau international. Considérant le rôle essentiel que jouent les transports dans l'intégration de leurs économies, les deux gouvernements se sont engagés à mettre en œuvre une série de mesures visant à améliorer la fluidité et la sécurité des transports, de même qu'à augmenter l'efficacité des activités de transport entre les deux territoires.

Ces mesures comprennent 5 mesures de coopération et 11 mesures d'harmonisation ou de conciliation de la règlementation. Trois de ces mesures d'harmonisation sont en vigueur. Celles-ci concernent la règlementation sur les limites de charges admissibles permettant l'utilisation des pneus simples à bande large, en vigueur depuis décembre 2008, l'obligation d'activer les limiteurs de vitesses à 105 km/h sur les camions lourds circulant sur les deux territoires, depuis janvier 2009, et la mise en place, en mars 2011, d'un programme autorisant la circulation des trains routiers en Ontario, alors que celle-ci est déjà permise au Québec. Les travaux se poursuivent afin de compléter la mise en œuvre des 8 autres mesures d'harmonisation de l'accord.

Les travaux majeurs sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur

Le réseau routier assure la plus grande partie des échanges commerciaux québécois sur le continent. Plusieurs grands projets ont été entrepris pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage de chacune des régions du Québec.

Les travaux majeurs effectués sur le RSSCE ont une incidence sur la fonctionnalité de la route. Bien qu'en raison de leur nature, ces travaux visent surtout à améliorer la fluidité du trafic, ils peuvent aussi être réalisés pour renforcer la sécurité des usagers.

Indicateur 8

Nombre de kilomètres du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration

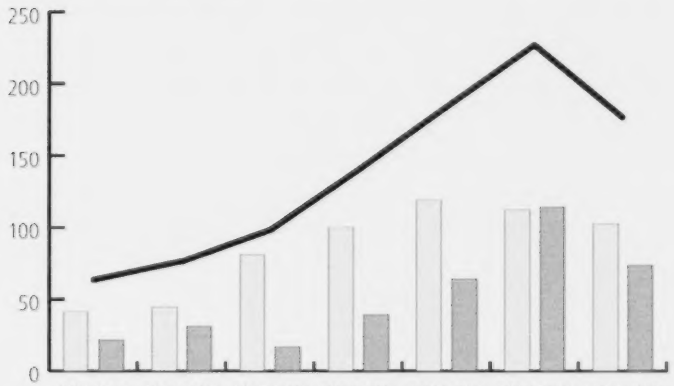
Résultats				
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
98,1 km	139,8 km	183,7 km	226,9 km	176,6 km

[16] À ce sujet, le lecteur est invité à consulter le résultat de l'indicateur 36 du Plan stratégique 2008-2012.
[17] À ce sujet, le lecteur est invité à consulter les résultats des indicateurs 5 et 6 du Plan stratégique 2008-2012.

Commentaires

- En 2011-2012, 176,6 kilomètres du RSSCE ont fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration, pour un total de 965,4 kilomètres réalisés depuis 2005-2006.
- Sur le territoire de la Direction générale de Québec et de l'Est, 102,6 kilomètres de travaux majeurs d'amélioration ont été réalisés en 2011-2012, par rapport à 112,3 kilomètres l'année précédente. L'élargissement de deux à quatre voies de la route 175 reliant la région de la Capitale-Nationale à celle du Saguenay—Lac-Saint-Jean a nécessité à lui seul des travaux sur 37,9 kilomètres en 2011-2012, alors que 81,5 kilomètres avaient été réalisés en 2010-2011.
- Quant à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest, 74,0 kilomètres de travaux majeurs d'amélioration ont été réalisés sur son territoire en 2011-2012. L'ouverture du tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 est à Candiac et la mise à jour des tronçons existants expliquent plus de 50,5 kilomètres des longueurs réalisées. Le projet de contournement de la route 117 à Rivière-Rouge a également fait l'objet de travaux sur plus de 11,8 kilomètres.

Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration



Résultats	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Ensemble du Québec	63,8	76,5	98,1	139,8	183,7	226,9	176,6
Direction générale de Québec et de l'Est	41,8	45,0	81,3	100,2	119,4	112,3	102,6
Direction générale de Montréal et de l'Ouest	21,9	31,5	16,8	39,6	64,3	114,6	74,0

OBJECTIF 2.2

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET L'INTÉGRATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT PAR LA MISE EN ŒUVRE DE POLITIQUES ET STRATÉGIES

Afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'optimiser l'utilisation de chaque mode de transport, le Ministère assume un rôle de premier plan dans l'organisation des transports au Québec. La mise en place de politiques et de stratégies oriente les interventions du Ministère en matière de gouvernance en transport. Ces politiques et stratégies sont issues d'exercices de planification et sont souvent élaborées avec la collaboration de partenaires externes.

Indicateur 9

Nombre de politiques et de stratégies réalisées*

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
1	2	2	2	4

* Il s'agit du résultat cumulatif des politiques et stratégies réalisées depuis la mise en place du Plan stratégique 2008-2012. Voir également la section du Plan d'action de développement durable 2009-2013 qui aborde le pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels issus de la Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014 (indicateur 5) ainsi que l'état de la mise en œuvre de la Vision québécoise des transports à l'horizon 2030 (indicateur 19), de la Stratégie de mise en œuvre de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec (indicateur 20).

Commentaire

- Aucune nouvelle politique ou stratégie n'a vu le jour en 2011-2012. Le Ministère poursuit sa démarche visant la mobilité durable des personnes et des marchandises par la réalisation d'une deuxième génération de plans de transport, soit les plans territoriaux de mobilité durable.

Axe d'intervention
Des modes de transport diversifiés

OBJECTIF 2.3

PROMOUVOIR ET DÉVELOPPER L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF ET ALTERNATIF POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES

Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes permet aux organismes de transport de moderniser leur parc de véhicules.

La Politique québécoise du transport collectif, rendue publique en juin 2006, s'inscrit dans la mise en œuvre de la Stratégie de développement durable 2009-2013, en raison notamment des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité.

Avec cette politique, le gouvernement vise à accroître l'utilisation du transport collectif partout au Québec, autant dans les villes que dans les milieux ruraux. Pour ce faire, il a fixé comme cible une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012.

Indicateur 10

Achalandage du transport en commun au Québec (en millions de déplacements)

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 15 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Résultats*					Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	de 2007 à 2012
524,1	530,9 Hausse de 1,3 %**	556,5 Hausse de 6,2 %**	555,2 Hausse de 5,9 %**	562,2 Hausse de 7,3 %**	566,0 Hausse de 8,0 %**

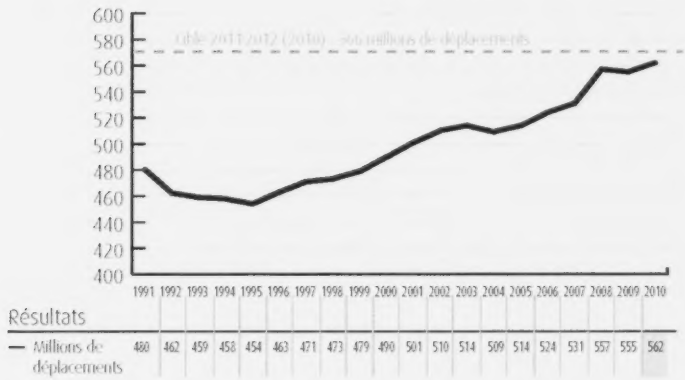
* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 correspondent respectivement aux achalandages des années civiles 2006 à 2010. Les données de l'année 2010 sont les plus récentes disponibles au moment de produire ce rapport annuel de gestion.

** La hausse en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de l'année 2007-2008 (c'est-à-dire ceux de l'année civile 2006). L'achalandage du transport en commun exclut les passagers des services de transport adapté.

Commentaires

- Entre 2006 et 2010, l'achalandage annuel du transport en commun a augmenté de 7,3 %. En 2010, un total de 562,2 millions de déplacements en transport en commun ont été effectués au Québec. Par rapport à 2009, l'achalandage dans les transports en commun au Québec a connu une augmentation de 1,3 %, ce qui représente une hausse de 7 millions de déplacements.
- Selon les données préliminaires de l'année 2011, annoncées publiquement par l'ATUQ en avril 2012, la cible de 8 % serait largement dépassée. La hausse pour les 5 années atteindrait 11 %, soit 3 % de plus que la cible. Les estimations, basées entre autres sur la performance anticipée des neuf sociétés de transports en commun, établissent à 20,5 millions de déplacements l'augmentation pour l'ensemble des organismes de transport par rapport à 2010 (ce qui correspond à un taux de 7,3 %). Quant à l'achalandage total pour 2011, il est évalué à 582,8 millions de déplacements.
- Concernant la performance des organismes québécois de transport en commun en 2010, mentionnons que :
  - De façon générale, les neuf sociétés de transport et l'AMT ont généré 6,4 millions des 7 millions de la hausse totale, atteignant un taux de croissance global de 1,2 % par rapport à 2009. Par ailleurs, l'augmentation de 0,6 million de déplacements attribuables aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport présente une augmentation de 2,7 % par rapport à l'année précédente.
  - La STM a vu son achalandage s'accroître de 5,8 millions de déplacements, ce qui représente une hausse de 1,5 % par rapport à 2009. Parmi les autres organismes ayant connu des hausses significatives, il faut d'abord mentionner le Réseau de transport de Longueuil avec 0,6 million de déplacements. Quant à la Société de transport de Lévis et à l'AMT, elles affichent des hausses identiques de 0,4 million de déplacements.

Achalandage du transport en commun au Québec
(en millions de déplacements)



Le transport alternatif

Le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA) comprend trois volets : le transport actif, les programmes-employeurs et la promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile à l'échelle nationale.

Indicateur 11

Nombre et nature des initiatives incitant au transport actif

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 17 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile	Nombre de projets			
	Résultats*			
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Volet : transport actif				
· Plans de mobilité active	—	4	7	5
· Infrastructures et équipements	6	21	18	18
· Activités de formation à l'intention des responsables municipaux	1	1	1	—
· Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population	7	6	10	8
TOTAL	**14**	**32**	**36**	**31**

* Les projets sont comptés dans l'année où ils ont débuté. Étant donné les délais d'analyse des demandes de subventions, un projet pourrait commencer pendant une année et l'aide accordée au cours d'une année ultérieure. En conséquence, certains résultats ont été révisés à la hausse pour les années antérieures à 2011-2012.

Commentaires

- En 2011-2012, le volet « transport actif » du PAGMTAA a permis de verser 5 589 811 $ en subventions et d'amorcer 31 projets.
- Les montants versés dans le cadre des autres volets du programme, à savoir les volets « programmes-employeurs » et « promotion des modes de transport alternatifs à l'automobile », ont été de 1 347 332 $ pour 49 projets et de 820 894 $ pour 13 projets respectivement en 2011-2012.
- Au total, les trois volets du PAGMTAA ont permis le versement des sommes de 7 758 038 $ en 2011-2012 et de 9 808 808 $ en 2010-2011.

OBJECTIF 2.4

ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES, AUX VÉHICULES ET AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le gouvernement soutient financièrement la modification d'aménagements, d'infrastructures, de matériel roulant ou d'équipement en vue d'améliorer, pour les clientèles à mobilité réduite, l'accès au service régulier de transport en commun.

Le gouvernement et la STM profiteront de la réfection du métro pour rendre accessibles graduellement les stations et les voitures, lesquelles s'ajouteront aux stations déjà adaptées et pourvues d'ascenseurs sur la nouvelle ligne de Laval. À l'échelle du Québec, on améliorera l'accessibilité des autocars et des taxis pour les personnes à mobilité réduite.

Indicateur 12

Nombre et proportion de véhicules et infrastructures accessibles (aux personnes à mobilité réduite)

Type de véhicule ou d'infrastructure	Résultats					Cible
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Stations de métro	3	3	5	7	7	11
Rames de métro	45 %	56 %	56 %	56 %	56 %	56 %
Voitures de trains de banlieue	28 %	25 %	42 %	58 %	63 %	88 %
Gares de trains de banlieue	3	3	3	3	2	14
Autobus à plancher surbaissé*	60 %	64 %	70 %	76 %	84 %	95 %
Taxis**	46	101	172	353	461	361
Autocars interurbains**	16	29	35	47	49	24
Terminus d'autocars de lignes régulières**	—	3	4	5	5	20

* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 présentent les proportions calculées au 31 décembre des années civiles 2006 à 2010 respectivement.

** Pour ces trois composantes de l'indicateur, le Ministère rend compte du nombre total cumulé de véhicules ou d'infrastructures subventionnés depuis l'adoption, en février 2007, du Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Commentaires

- Pour le métro, la proportion de voitures accessibles est demeurée la même à 56 %. Quant aux stations qui devraient être rendues accessibles, leur mise en place prend plus de temps que prévu en raison des coûts, des contraintes d'ingénierie et d'architecture, des démarches nécessaires afin de prévoir les répercussions sur l'exploitation (fermeture d'accès provisoire, déroutage des circuits de bus, etc.) et les démarches liées à l'obtention des autorisations de modifications architecturales qui doivent être obtenues auprès des arrondissements concernés.
- En 2011-2012, les personnes en fauteuil roulant avaient accès à 63 % des voitures de trains de banlieue, mais cette accessibilité était limitée par la configuration des quais aux gares existantes.

L'amélioration du résultat dans la dernière année, de 58 % à 63 %, est due en grande partie aux 23 voitures de modèle 3000 nouvellement acquises qui sont conçues pour être accessibles.

- Aucune autre gare de trains de banlieue n'a été rendue accessible au cours de la période 2011-2012. L'AMT ayant mis fin au projet pilote du lève-personne de la gare Deux-Montagnes, le nombre de gares de trains de banlieue accessibles est passé de 3 à 2, par rapport à une cible de 14 pour 2011-2012.
- Le pourcentage d'autobus à plancher surbaissé que possèdent les sociétés de transport est en constante progression. Ce taux, qui était de 60 % en 2006, se situait à 84 % au 31 décembre 2010. Le Réseau de transport de Longueuil affichait le plus fort taux en 2010, soit 91 %, suivi de la STM à 89 %. Deux autres sociétés ont des taux supérieurs à 80 %, soit le Réseau de transport de la Capitale (86 %) et la Société de transport de Laval (86 %).
- Depuis 2007-2008, le Ministère a versé près de 11,1 millions de dollars (dont plus de 2 millions en 2011-2012) pour la modification de 461 taxis, de 49 autocars interurbains et de 5 terminus d'autocars de lignes régulières. Les cibles fixées pour 2011-2012 relativement aux taxis (361 taxis) et aux autocars interurbains (24 autocars) ont donc été largement dépassées. Cinq terminus d'autocars de lignes régulières ont été subventionnés depuis 2007. Toutefois, aucune évaluation récente du niveau d'accessibilité de l'ensemble des terminus d'autocars ne permet de se prononcer sur l'atteinte de la cible fixée pour 2011-2012.

Le transport adapté

Le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées a été mis en place en 1979. Depuis ce temps, ce sont 101 services de transport adapté qui ont été créés pour répondre aux besoins de la clientèle.

Plus de 20 % des déplacements en taxi sont effectués par des taxis adaptés.

De plus, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale oblige les organismes responsables du transport et les municipalités à établir un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées sur le territoire desservi. Il est à noter que le transport adapté est un élément essentiel de l'intégration sociale, professionnelle et économique de la personne handicapée. Dans ce contexte, le Ministère prévoit que ce programme entraînera une augmentation du nombre de municipalités participantes et, par conséquent, un accroissement possible des déplacements effectués.

Indicateur 13

Achalandage du transport adapté (déplacements)

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 16 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Résultats*					Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
6 175 759	6 439 024 Hausse de 4,3 %**	6 777 895 Hausse de 9,7 %**	7 027 582 Hausse de 13,8 %**	7 038 343 Hausse de 14,0 %**	6 793 335 Hausse de 10,0 %**

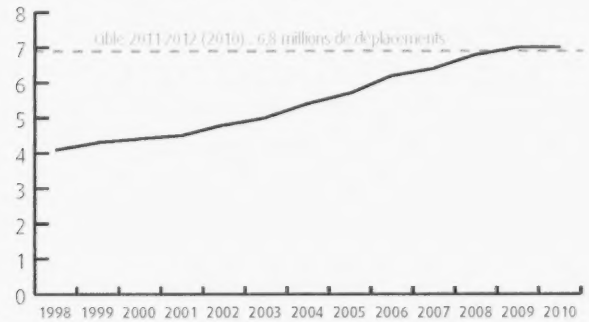
* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 correspondent respectivement aux achalandages des années civiles 2006 à 2010.

** La hausse présentée en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de 2007-2008 (année civile 2006).

Commentaires

- En 2010, l'achalandage du transport adapté a atteint un peu plus de 7 millions de déplacements, une hausse de 0,15 % par rapport à l'année précédente ou de 14,0 % par rapport à 2006. Le Ministère surpasse donc la cible qu'il s'est fixée pour 2011-2012, soit une hausse de 10 % de l'achalandage par rapport à 2006.
- En plus de sa contribution financière, qui s'est élevée à 79,5 millions de dollars en 2009 et à 83,8 millions de dollars en 2010 (soit 62 % des dépenses liées au service régulier de déplacement des personnes handicapées), le Ministère vise une participation financière minimale du milieu municipal et des usagers.
- Au Québec, 99 % de la population a accès à des services de transport adapté.

Achalandage du transport adapté au Québec
(en millions de déplacements)



Résultats	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
— Millions de déplacements	4,1	4,3	4,4	4,5	4,8	5,0	5,4	5,7	6,2	6,4	6,8	7,0	7,0

OBJECTIF 2.5

PROMOUVOIR L'UTILISATION ACCRUE DES MODES MARITIME ET FERROVIAIRE AINSI QUE DE L'INTERMODALITÉ DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Transport de tours d'éoliennes à Trois-Rivières. Le Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG) a bénéficié d'une aide dans le cadre du PEET pour l'amélioration de l'efficacité énergétique des locomotives. Photo : Frank Jolin/Railfan60

Pour permettre aux entreprises de maintenir leur compétitivité et de créer de nouveaux marchés dans une perspective de développement durable, l'utilisation de plusieurs modes de transport doit être envisagée. En effet, le recours à plusieurs modes de transport est souhaitable lorsque les avantages de chacun s'additionnent au profit tant des utilisateurs que des transporteurs des divers modes associés. Pour y arriver, le maintien et le développement des infrastructures maritimes et ferroviaires, l'amélioration de l'efficacité des modes routier, maritime et ferroviaire et le recours accru à l'intermodalité contribuent à une meilleure intégration des modes de transport.

Le transport ferroviaire

En 2011-2012, le Ministère a poursuivi ses engagements pour des projets de réhabilitation de voies ferrées appartenant à sept chemins de fer d'intérêt local (CFIL) admissibles à l'Entente Canada-Québec pour la réhabilitation des CFIL. La plupart de ces CFIL relient les régions du Québec aux lignes principales.

Par ailleurs, en 2011-2012, le Ministère a investi près de 2,2 millions de dollars dans le réseau ferroviaire en Gaspésie. Ce montant correspond à une subvention pour la gestion, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation des voies ferrées de la Société du chemin de fer de la Gaspésie.

Enfin, dans la même année financière, le Ministère a injecté près de 2 millions de dollars dans le réseau du Chemin de fer de Québec Central, notamment pour l'entretien et la réhabilitation des voies ferrées.

Indicateur 14

Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL

Résultats*				
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
176 326	154 291	95 498	101 532	93 529

* Les résultats de chaque année financière sont basés sur ceux de l'année civile précédente. Par exemple, le résultat de 2009-2010 est basé sur l'année civile 2009.

Commentaires

- Une baisse du nombre de wagons circulant sur le réseau des CFIL a été constatée en 2011 par rapport à 2010. Le ralentissement économique affecte toujours les CFIL, dont certains étaient déjà touchés par la crise dans le secteur du bois d'œuvre et des produits forestiers.
- Par ailleurs, la baisse du nombre de wagons circulant sur le réseau des CFIL depuis quelques années s'explique aussi par le fait qu'ils sont moins nombreux, certains ayant été acquis en 2008 par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et leurs wagons ne sont désormais plus comptabilisés.

Le transport des marchandises et de l'intermodalité

En 2006, le Ministère a annoncé la mise en place du Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM), auquel il accordait un budget de 21 millions de dollars sur 5 ans. Ce programme, qui a pris fin en mars 2011, s'adressait aux expéditeurs et visait à favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien ou le développement d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur du transport routier des marchandises. Il intégrait les deux programmes antérieurs visant les modes maritime (PAIM) et ferroviaire (PAIF) qui comportaient notamment un volet intermodal.

Le Ministère a versé 20,3 millions de dollars en contributions financières au cours de la période 2006 à 2011, dont environ 12,4 millions dans le domaine ferroviaire et 7,9 millions dans le secteur maritime. Ces sommes ont permis la réalisation de 87 projets structurants dont 49 dans le domaine ferroviaire et 38 dans le secteur maritime. Cette aide gouvernementale a généré des investissements qui ont atteint environ 92,3 millions de dollars en 5 ans.

Indicateur 15

Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés

	Résultats*				
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Projets ferroviaires	1 100 000 t	1 200 000 t	1 440 000 t	1 806 000 t	1 459 277 t
Projets maritimes**	59 725 t	86 846 t	763 899 t	1 058 563 t	1 057 281 t

* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 sont basés respectivement sur les années civiles 2007 à 2011. Les résultats incluent le tonnage des projets subventionnés depuis la mise en place du PAIM en 2006-2007.

** Pour les projets maritimes, les résultats des exercices antérieurs présentés dans le *Rapport annuel de gestion 2010-2011* ont été redressés afin de présenter les tonnages relatifs aux projets subventionnés par le PAIM seulement. Dans le passé, les résultats incluaient les tonnages des projets subventionnés par le programme antérieur, le PATM.

Commentaire

- Les résultats de l'indicateur 15 ne tiennent pas compte des investissements effectués dans le cadre du Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre (PAREGES) par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises, ni du PEE I décrits à l'indicateur 20.

Axe d'intervention
La desserte des régions et le développement touristique

OBJECTIF 2.6

FAVORISER LE MAINTIEN D'UN SERVICE ADÉQUAT DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES RÉGIONS ET LES GRANDS CENTRES

Le transport aérien représente un enjeu de taille pour le Québec. En fait, les changements au sein de l'industrie aérienne au Canada soulèvent de nombreuses préoccupations quant à la qualité de la desserte aérienne du Québec, particulièrement celle des régions. Le Ministère s'est engagé à soutenir ce mode de transport essentiel au développement de toutes les régions du Québec, de sa capitale nationale et de sa métropole. Dans ce contexte, il continuera de travailler au maintien d'une desserte de qualité. Le nombre de liaisons aériennes régionales témoigne de l'ampleur et de l'évolution des services réguliers de transport aérien sans correspondance offerts entre les régions et les grands centres (Montréal et Québec).

Avion d'Air Inuit au sol à Salluit, au Nunavik. Des liaisons directes et régulières sont offertes entre Salluit et les grands centres (Montréal et Québec).

Indicateur 16

Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec

Résultats				
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
48	47	45*	46*	48*

* Pour les années 2009-2010 à 2011-2012, les résultats incluent quelques liaisons avec un temps d'arrêt de plus de 45 minutes.

Commentaires

- En 2011-2012, l'offre de services aériens régionaux a légèrement progressé par rapport à la période précédente. Le nombre total de liaisons directes vers Québec et Montréal est en effet passé de 46 à 48.
- Deux communautés nordiques additionnelles ont maintenant accès par vol direct à Montréal. Par ailleurs, dans la partie sud du Québec, une liaison vers Québec a été abandonnée et une autre a été réinstaurée après interruption au cours de la période précédente.
- Les services régionaux offrent plus de liaisons vers Montréal que vers Québec (33 liaisons contre 15).

OBJECTIF 2.7

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE EN APPUYANT L'AMÉNAGEMENT DE PISTES RÉCRÉOTOURISTIQUES

Croisement de la Route verte et de la piste cyclable de la route Lagueux (route 171) à Lévis.

La Route verte a été inaugurée en 2007. Une deuxième phase, annoncée en 2008, comprend l'ajout de segments totalisant 975 kilomètres. La cible fixée pour le Plan stratégique 2008-2012 tient compte de ces deux phases. La longueur totale prévue de la Route verte consolidée avait été estimée initialement à 5 300 kilomètres; cette longueur a été précisée à l'automne 2011 et s'établit à 5 351 kilomètres.

Indicateur 17

Pourcentage réalisé de la Route verte consolidée

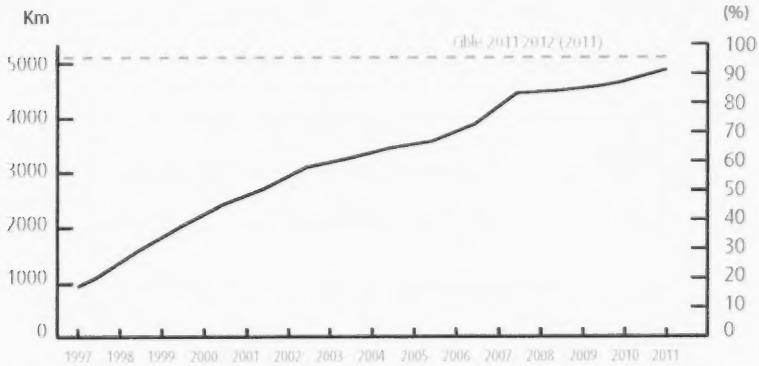
Résultats					Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
84 % (4 440 km)	85 % (4 486 km)	86 % (4 562 km)	89 % (4 688 km)	92 % (4 923 km)	96 % (5 088 km*)

* La cible de 96 % présentée au Plan stratégique 2008-2012 a été établie sur un tracé estimé à 5 300 kilomètres à compléter pour 2011-2012.

Commentaires

- En additionnant les kilomètres réalisés de la phase 1 et de la phase 2, le Ministère est en mesure d'évaluer l'état d'avancement de la Route verte consolidée. Il estime que celui-ci était de 92 % au 31 mars 2012, ce qui correspond à 4 923 kilomètres réalisés.
  - La phase 1 de la Route verte était terminée à 97 % au 31 octobre 2011, c'est-à-dire que 4 256 kilomètres étaient aménagés sur un total de 4 376.
  - La phase 2 devrait comporter 975 kilomètres, bien qu'il reste encore 28 kilomètres à planifier (tracé détaillé non défini). Au 31 octobre 2011, la phase 2 était terminée à 68 %, c'est-à-dire que 667 kilomètres étaient aménagés sur un total de 975.
- La Route verte regroupe des liens cyclables qui sont sous la responsabilité du Ministère (41 %) et des municipalités (59 %). En 2011-2012, la plupart des projets déposés par les municipalités dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de la Route verte ont été des projets d'amélioration de segments existants, tels que la correction de tracés et des mises aux normes, et des projets de réalisation de voies cyclables régionales se greffant à la Route verte. Pour aider les municipalités à compléter la Route verte en procédant à des travaux souvent majeurs, le Programme Véloce annoncé dans le Discours sur le budget 2011-2012 a été rendu public en janvier 2012. Ce programme ajoute 25 % des coûts admissibles aux subventions des programmes hôtes que sont le Programme d'aide financière au développement de la Route verte et le PAGMIAA.

Réalisation de la Route verte consolidée
(total des phases 1 et 2)



Résultats	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kilomètres réalisés	1 015	1 687	2 006	2 414	2 846	3 123	3 269	3 400	3 598	3 923	4 440	4 486	4 562	4 688	4 923
Pourcentage réalisé	19,2	31,8	37,8	45,5	53,7	58,9	61,7	64,2	67,9	74,0	83,8	84,6	86,1	88,5	92,0

Cible	2011
	5 088
	96,0

Les sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad

Après une consultation menée par le Ministère dans toutes les régions du Québec en 2005, une commission parlementaire portant sur les VHR s'est tenue en 2006. Le gouvernement a par la suite adopté 34 mesures pour améliorer la cohabitation et la sécurité des utilisateurs de motoneige et de motoquad. Parmi ces mesures figure la mise en place de tables de concertation régionale sur les VHR[18] pilotées par les CRÉ. Lors du dépôt du *Rapport sur les véhicules hors route — Vers un développement durable de la pratique* le 1er décembre 2009, le ministre délégué a annoncé le prolongement, pour trois autres années, du mandat confié aux CRÉ, de même que la mise en place de mesures de financement des sentiers et l'instauration du Prix de reconnaissance des bénévoles.

En janvier 2011, le Ministère a confié aux tables de concertation régionale sur les VHR le mandat d'établir deux réseaux de sentiers permanents, soit un pour la motoquad et un pour la motoneige afin de stabiliser l'industrie, de maintenir les retombées économiques et de prévenir l'essoufflement des bénévoles. Ces sentiers devaient être proposés prioritairement à partir des sentiers interrégionaux existants.

En 2011, le ministère des Transports a créé le Bureau de projet pour réaliser deux réseaux de sentiers permanents pour les VHR, soit un pour la motoneige et un autre pour le quad, à partir des propositions des CRÉ.

Indicateur 18

Livraison des tracés des deux réseaux de sentiers interrégionaux de motoneige et de motoquad*

Résultats					Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
Des cartes des tracés ont été produites dans le contexte de l'arrêté ministériel publié le 29 novembre 2006	Des cartes des tracés ont été produites en décembre 2008	Des cartes des tracés ont été produites en novembre 2009	Des plans de travail ont été fournis en vue de produire des cartes pour l'automne 2011	Des travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers permanents	Novembre 2009

* Cet indicateur est tributaire de l'octroi des droits de passage par les propriétaires fonciers. Les cartes peuvent donc être modifiées d'une année à l'autre. Par ailleurs, certains sentiers n'étaient pas opérationnels en novembre 2009.

Commentaires

- À l'automne 2011, les CRÉ ont fourni les tracés projetés de sentiers permanents, la liste des conditions pour rendre ces sentiers permanents et l'échéancier pour la réalisation des sentiers. Ainsi, elles devaient proposer des tracés de sentiers permanents en considérant prioritairement les sentiers interrégionaux. Elles devaient aussi privilégier un corridor unique lorsque les sentiers sont à réaliser et éviter les problèmes de cohabitation.
- Afin de se structurer de façon optimale pour réaliser le mandat, le Ministère a mis en place un bureau de projet. Il est composé de ressources provenant du ministère des Transports, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT). Des représentants de la Fédération des clubs de

[18] Le lecteur est invité à consulter le résultat de l'indicateur 39.

motoneigistes du Québec (FCMQ) et de la Fédération Québécoise des Clubs Quads (FQCQ) en font également partie.

- L'objectif du bureau de projet est d'analyser les propositions des CRÉ et de réunir les conditions qui auront été déterminées par les différentes régions pour l'établissement des sentiers permanents.
- Pour orienter et superviser les travaux du bureau de projet, le Ministère a mis en place un comité directeur présidé par la sous-ministre des Transports et auquel participent quatre autres sous-ministres (MRNF, MDDEP, MAMROT et ministère du Tourisme).
- Parallèlement à cette démarche, un comité a été mis sur pied pour trouver des pistes de solution pour les sentiers situés sur les terres privées, dont les problématiques sont plus complexes (particulièrement en ce qui concerne l'octroi des droits de passage à long terme).
- Présidé par le ministère des Transports, le comité sur les sentiers permanents en terres privées se compose des représentants :
  - de l'Union des producteurs agricoles;
  - de la FQCQ;
  - de la FCMQ;
  - du MAMROT;
  - des CRÉ (Centre-du-Québec, Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, Montérégie-Est, Mauricie, Chaudière-Appalaches, Estrie).

Axe d'intervention
Le développement durable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre

OBJECTIF 2.8

METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ACTION MINISTÉRIEL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Ministère a rendu publics, le 31 mars 2009, sa Stratégie de développement durable 2009-2013, son Plan d'action de développement durable 2009-2013 et un document intitulé *Les principales réalisations ministérielles en matière de développement durable : synthèse*.

La stratégie ministérielle présente 26 actions menées dans les trois domaines d'intervention du Ministère que sont la planification des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et la gouvernance. Il s'agit d'une initiative originale du Ministère pour mobiliser son personnel et ses partenaires au regard de la mobilité durable.

Pour sa part, le plan d'action comprend 14 actions prioritaires qui sont tirées de la stratégie ministérielle et qui contribueront à l'atteinte des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.

En entreprenant cette démarche de développement durable, le Ministère poursuit les engagements qu'il avait déjà pris en ce domaine et montre qu'il entend tenir compte des principes de développement durable dans l'ensemble de ses produits, services et activités. La réalisation de ce plan d'action prend appui sur l'engagement et la contribution de tout le personnel et des partenaires du Ministère.

Indicateur 19

Pourcentage de réalisation du Plan d'action de développement durable

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
S.O.	57 %	72 %	83 %	80 % des cibles seront atteintes d'ici 2011-2012

Commentaires

- Le Plan d'action de développement durable 2009-2013 a été mis à jour en 2011. Il comporte 14 actions qui comprennent maintenant 30 indicateurs et 32 cibles (3 cibles ont été fixées pour l'indicateur 11). En effet, l'action 3.1 sur la sécurité routière comprend maintenant 3 indicateurs, tandis que l'action 5.1 sur les pratiques de réduction à la source, de réemploi, de recyclage et de valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination en comprend 5. Pour la reddition de comptes 2011-2012, l'ensemble des cibles est considéré.
- Pour la troisième année de mise en œuvre du plan, le pourcentage de réalisation dépasse la cible fixée, atteignant 83 %. Les 20 cibles des 18 indicateurs suivants sont atteintes : 3, 4a, 4b, 4c, 5, 7, 8, 9, 10a, 10b, 10d, 10e, 11, 12, 13, 16, 17 et 18. La section 3.3 en détaille les résultats.

OBJECTIF 2.9

CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES ET À L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Pour faire suite à l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto le 16 février 2005, le gouvernement du Québec a adopté une série d'initiatives, dont le Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques — Un défi pour l'avenir*. Afin d'atteindre les objectifs de ce plan d'action, une redevance sur les hydrocarbures est imposée depuis décembre 2007, avec effet rétroactif au 1er octobre 2007. Selon ce plan d'action, les revenus provenant de cette redevance pourront atteindre 1,2 milliard de dollars sur 6 ans et ils sont versés au Fonds vert. En janvier 2008, le gouvernement fédéral a consenti une somme de 349,9 millions de dollars pour compléter le financement. Le coût total de la mise en œuvre des actions sous la responsabilité du Ministère dans ce plan d'action pourra s'élever à 891,6 millions sur 6 ans.

Ces actions visent une augmentation de l'achalandage du transport collectif et alternatif, une utilisation accrue des modes de transport ferroviaire et maritime, ainsi qu'une meilleure efficacité énergétique du transport routier, ferroviaire et maritime. L'estimation de la réduction des émissions de GES repose sur des hypothèses spécifiques pour chacune des actions; ceci à l'exception de la mesure visant à réaliser des évaluations et des recherches en matière d'adaptation aux impacts des changements climatiques sur les infrastructures, la fonte du pergélisol et l'érosion côtière pour lesquelles aucun potentiel de réduction de GES ne peut être calculé.

Barges de transport de grain – port de Valleyfield – port de Trois-Rivières – port de Québec - poussées par un remorqueur en direction du port de Québec. Le ministère des Transports supporte des projets visant la réduction des gaz à effet de serre dans le cadre de son programme PAREGES - volet maritime.

Indicateur 20

Potentiel d'atténuation ou de réduction d'émissions de GES en transport

(Cet indicateur est lié aux indicateurs 18 et 24 du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

		Résultats (kt)				Cible (kt)
		2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
6. et 7.	Politique québécoise du transport collectif : favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif des personnes et du transport alternatif (vélo, marche, covoiturage)[1]	68	84	124	147	130
8.	Favoriser l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire[2, 3]	—	40	47	66	80
9.	Mettre sur pied un programme de soutien à la pénétration de l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime[2]	—	—[4]	35	81	1 050
10.	Adopter une règlementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	—[4]	130	130	130	330
16.	Améliorer l'efficacité énergétique dans les bâtiments publics de 10 à 14 % sous le niveau de 2003 d'ici 2010, et réduire de 20 % la consommation de carburant des ministères et organismes	—[5]	—[5]	—[5]	—[5]	(150)
17.	Exiger que chaque ministère développe, d'ici 2008, un programme visant à réduire les émissions de GES occasionnées par les déplacements des employés pour se rendre au travail	—[5]	—[5]	—[5]	—[5]	(20)
23.	Réaliser diverses évaluations et recherches liées aux impacts et à l'adaptation aux changements climatiques à l'égard de la fonte du pergélisol et de l'érosion des berges	S.O.[6]	S.O.[6]	S.O.[6]	S.O.[6]	
TOTAL		**68**	**254**	**336**	**424**	**1 590**[5]

1. La reddition de comptes des actions 6 et 7 ne concernait que les initiatives visant l'augmentation de l'offre de services de transport en commun. Des informations nous permettent maintenant de rendre compte de la réduction des émissions de GES découlant de certaines initiatives en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes, ce qui a une incidence sur les résultats de 2010-2011 et 2011-2012. Toutefois, le Ministère ne dispose présentement pas d'information permettant d'estimer la réduction des émissions de GES des autres aspects du transport collectif des personnes et du transport alternatif.
2. Le 22 juin 2011, les programmes découlant des actions 8 et 9 du Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 ont été remplacés (Décrets 754-2011 et 755-2011). Par conséquent, le libellé de ces deux actions a été modifié.
3. Le potentiel d'atténuation ou de réduction présenté depuis 2010-2011 est détaillé dans les notes d'information de projet déposées par les demandeurs. En 2009-2010, il reposait sur des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3.
4. Une méthodologie est en cours d'élaboration.
5. La cible totale n'inclut pas la contribution du Ministère aux mesures 16 et 17, puisque les potentiels de réduction sont valables pour l'ensemble du gouvernement.
6. Aucune réduction des émissions de GES ne peut être rattachée, puisqu'il s'agit de projets en adaptation aux impacts des changements climatiques. Le nombre de projets réalisés apparaît toutefois dans la section des commentaires.

Commentaires

- **Actions 6 et 7** : La mise en place des différents programmes associés à la Politique québécoise du transport collectif s'est achevée en février 2008. Selon les données prévisionnelles soumises par les autorités organisatrices de transport en commun, l'offre de services de transport en commun aurait augmenté de plus de 25 % au 31 décembre 2011, dépassant l'objectif initial qui était fixé à 16 %. On estime que cette hausse aurait permis la réduction ou l'évitement de 131,5 kt de GES. De plus, la modification de 569 autobus réguliers en 2010-2011 afin d'en améliorer l'efficacité énergétique a permis une réduction annuelle de l'ordre de 15,5 kt.

- **Action 8** : Le PAREGES, par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire, a été lancé en mai 2008. Entre le lancement du programme et le 31 mars 2012, 25 projets ont été acceptés, dont 9 l'ont été en 2011-2012. Pour l'année 2011-2012, des évitements ou des réductions d'émissions de GES de l'ordre de 66 kt sont estimés pour l'ensemble des ces projets. Toutefois, un des projets n'a pas atteint en 2011-2012 le potentiel d'atténuation ou de réduction présenté dans la note d'information de projet déposée en raison de facteurs conjoncturels qui ne remettent pas en cause les paramètres de cette dernière.

- **Action 9** : Le PEET a été lancé en juin 2009. Pour le volet maritime et ferroviaire, 16 projets totalisant des engagements de 9,2 millions de dollars ont été acceptés depuis le lancement du programme, dont 7 au cours de l'année 2011-2012. Pour le volet camionnage, 1 420 demandes totalisent des subventions de 5,6 millions depuis le lancement du programme.

- **Action 10** : La règlementation concernant l'activation obligatoire du limiteur de vitesse des véhicules lourds et le réglage à 105 km/h maximum est en vigueur depuis le 1er janvier 2009. La disposition pénale s'applique depuis juillet de la même année.

- **Action 23** : Quatre projets liés aux évaluations et aux recherches se sont terminés au cours de l'année financière 2011-2012, alors que 11 se poursuivaient en date du 31 mars 2012.

- La cible de 1 590 kt représente la somme des réductions d'émissions de GES anticipées pour l'ensemble des actions sous la responsabilité du Ministère et les programmes qui assurent leur mise en œuvre. Les résultats présentés pour l'année 2011-2012 ne sont pas finaux puisque le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 se termine au 31 décembre 2012. Par ailleurs, des dépenses liées à des engagements financiers contractés antérieurement à cette date pourront être effectuées par la suite. Cela signifie que les résultats des différents programmes par rapport à la cible pourraient s'accroître ultérieurement.

Orientation 3

Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

L'efficacité du réseau routier dépend du niveau de sécurité des usagers et de leurs conditions de mobilité. En tant que gestionnaire du réseau routier, le Ministère a réalisé des investissements importants de plus d'un milliard[19] de dollars pour améliorer le réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité.

[19] Ce montant diffère de celui inscrit au PAGD 2011-2012. Le présent résultat est estimé en additionnant la partie des coûts de chacun des projets routiers qui contribue à l'amélioration de la sécurité, provenant de quatre axes d'intervention du FORT : chaussées, structures, amélioration et développement. À cela, s'ajoutent certaines dépenses liées à l'entretien des équipements de sécurité. Pour sa part, le PAGD ne considère que les investissements de l'axe « amélioration » en plus des dépenses en exploitation.

La mise en place de mesures de sécurité repose de plus en plus sur la responsabilisation des acteurs et l'amélioration de l'information et de la formation. C'est pourquoi le Ministère et ses nombreux partenaires poursuivent leurs efforts de concertation. Parmi ces mesures, on trouve le développement d'un nouveau système informatisé de gestion de la sécurité dans les aéroports du Ministère et un nouveau concept d'aires de service en bordure des autoroutes et de villages-relais le long des routes nationales.

Lors de situations d'urgence, la responsabilité du Ministère est de réduire la vulnérabilité de la communauté et de restaurer ses conditions de vie normale, conformément au Plan national de sécurité civile du gouvernement du Québec. Ainsi, au cours de l'année 2011-2012, il y a eu 1474 évènements majeurs sur le réseau routier : 872 des évènements répertoriés sont des accidents routiers majeurs. Les autres événements étaient surtout liés à des accumulations d'eau ou inondations (240), des situations nécessitant une intervention de sécurité publique (120), des anomalies de l'une ou plusieurs des infrastructures routières (77), ou des opérations de déneigement ou de déglaçage (71).

Les trois principaux évènements de sécurité civile survenus en 2011-2012 sont les inondations de la fin d'avril qui ont touché la Chaudière-Appalaches, l'Estrie et la Montérégie, le passage de l'ouragan Irene en août qui a causé des inondations principalement dans les régions de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale, en plus des inondations causées par la crue des eaux printanières de mars 2012 dans les régions de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, des Laurentides-Lanaudière, de la Mauricie Centre-du-Québec, du Saguenay Lac-Saint-Jean Chibougamau et du Bas-Saint-Laurent Gaspésie Îles-de-la-Madeleine.

Axe d'intervention
La sécurité routière

OBJECTIF 3.1
CONTRIBUER À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET À RÉDUIRE LE NOMBRE DE DÉCÈS ET DE BLESSÉS GRAVES

Le bilan routier s'est encore une fois amélioré en 2011, avec une diminution de 2 décès et de 275 blessés graves. Toutefois, avec 479 décès et 2 036 blessés graves, encore trop de personnes sont victimes d'un accident routier au Québec. C'est pourquoi le Ministère, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, entend poursuivre ses efforts pour sauver des vies et réduire le nombre d'accidents sur les routes.

Indicateur 21

Nombre de décès et de blessés graves*

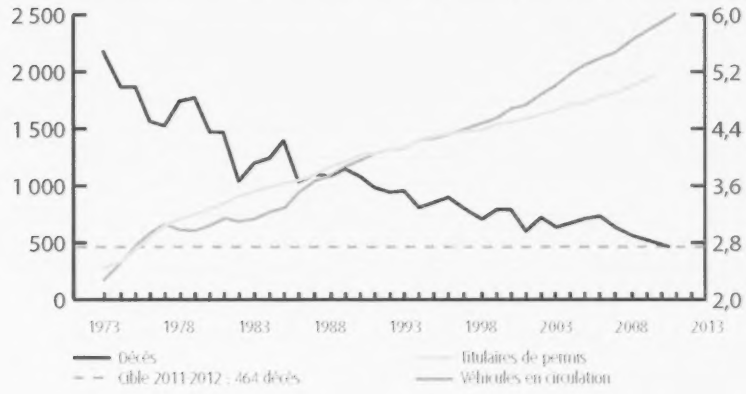
	Moyenne quinquennale	Résultats**					Cible
	2003-2007	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
Décès	663	622	558	517	481	**479**	464
Blessés graves	3 607	2 859	2 360	2 251	2 311	**2 036**	2 525 (Réduction de 30 % sur 5 ans)

* Ces données peuvent différer légèrement de celles des rapports précédents, car de nouvelles informations peuvent être recueillies après leur publication.
** Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 sont calculés respectivement pour les années civiles 2007 à 2011.

Commentaires

- Malgré la hausse continuelle du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois, le bilan routier s'est largement amélioré au cours des dernières décennies. Des efforts considérables sont faits chaque année afin d'améliorer davantage le bilan routier.
- Pour 2011-2012, comparativement à la moyenne de 2003-2007, la cible de réduction de 30 % est presque atteinte pour les décès avec une réduction de près de 28 % et celle-ci est dépassée pour les blessés graves avec une réduction de plus de 43 %.
- Les investissements en sécurité routière permettent d'améliorer le réseau afin de réduire le nombre d'accidents et leur gravité. Ils se situent à au-delà d'un milliard de dollars par année depuis 2009-2010.

Nombre de décès (axe de gauche) en comparaison du nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis (axe de droite en millions)



Indicateur 22

Taux de décès par milliard de véhicules-km[20]

Résultats*			
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
8,0	7,1	6,6**	6,6**

* Le résultat de 2008-2009 présente le taux de décès par milliard de véhicules-km pour l'année civile 2008, et celui de 2009-2010 présente le taux pour l'année civile 2009 et ainsi de suite. Ces données peuvent différer légèrement de celles des rapports précédents, car de nouvelles informations peuvent être recueillies après leur publication.

** Ces taux de décès par milliard de véhicules-km ont été obtenus à partir du kilométrage de 2009, puisqu'il s'agit de la dernière année de diffusion de cette donnée par Statistique Canada.

Commentaire

- En 2011-2012, le taux de décès par milliard de véhicules-km s'établit à 6,6. Ce taux est demeuré stable par rapport à celui de 2010-2011. De 2006 à 2011, le taux est passé graduellement de 10,2 à 6,6 décès par milliard de véhicules-km, ce qui représente une baisse de plus de 35 %.

[20] La méthode de calcul de l'indicateur concernant l'estimation du kilométrage parcouru a été révisée en 2010, notamment pour assurer une meilleure harmonisation avec la SAAQ. En conséquence, les résultats des années passées ont aussi été revus.

Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière

Parmi les nombreux travaux effectués sur son réseau, le Ministère accorde une attention particulière à la correction des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière. Un site à potentiel d'amélioration est un site de dimension restreinte qui a été le lieu d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure. La correction de ces sites nécessite généralement de modifier les caractéristiques géométriques de la route (courbe, pente ou intersection), mais elle peut aussi requérir d'autres types de mesures, comme l'installation de feux de circulation ou d'une glissière de sécurité, ou encore l'amélioration de la surface de roulement.

Indicateur 23

Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
19	21	22	17	20 sites corrigés par année

Commentaires

- Au cours de l'année 2011-2012, une somme de 224,4 millions de dollars a été consacrée à la correction de 66 sites à potentiel d'amélioration, dont 17 ont vu leurs travaux complétés. Comme l'atteinte de la cible pour cet indicateur est directement liée à la réalisation de travaux, différentes circonstances peuvent retarder soit le début des travaux, soit leur avancement et influencer ainsi le nombre de sites où les travaux ont pu être réalisés au cours d'une année. En raison de la complexité de certaines interventions, les travaux s'échelonnent généralement sur plus d'un an. Pour les quatre années du Plan stratégique 2008-2012, le nombre de sites corrigés est de 79, ce qui représente une moyenne annuelle s'approchant de la cible de 20 sites par année.
- Les investissements effectués couvrent les frais pour toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites, tels les travaux, les honoraires professionnels et les activités immobilières. L'annexe III présente la liste de ces 66 sites.

Les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges

Après évaluation du projet pilote, en février 2012, le ministre des Transports annonçait la permanence de la surveillance routière par photographie, le déploiement de nouveaux équipements et la conduite d'un projet pilote de coopération municipale qui se déroulera sur au moins 18 mois.

Le 5 juillet 2007, la Table québécoise de la sécurité routière[21] a déposé un premier rapport de recommandations qui contenait 23 mesures pour améliorer le bilan routier. Suivant l'une de ces recommandations, le Ministère a instauré un projet pilote utilisant de nouvelles technologies pour assurer le contrôle de la vitesse et le respect des feux rouges. Dans trois régions du Québec, 9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges ont été installés. Le projet a débuté le 19 août 2009. Un rapport d'évaluation a été déposé à l'Assemblée nationale en octobre 2010.

[21] Pour plus d'information sur cette table, voir le résultat de l'indicateur 39.

Indicateur 24

Évaluation du projet pilote (9 radars photo et 6 appareils de surveillance aux feux rouges)*

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
• Planification des travaux • Collecte des informations de base • Mise sur pied du groupe d'experts	• Collecte des informations statistiques du projet • Réalisation des études et analyses • Rédaction en cours	• Rédaction finale • Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010	Cible atteinte en 2010-2011	Dépôt du rapport d'évaluation en août 2010

* Les termes utilisés dans la Loi pour désigner ces appareils respectifs sont « cinémomètres photographiques » et « systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges ». En outre, dans le Plan stratégique 2008-2012, le libellé de cet indicateur est « Évaluation des projets pilotes... », chaque appareil y était considéré comme un projet pilote en soi, alors qu'il ne s'agit en fait que d'un seul projet pilote qui inclut 15 appareils.

Commentaires

- Le Ministère, en collaboration avec ses partenaires, a réalisé la totalité des études et analyses nécessaires à l'évaluation du projet pilote. Le rapport d'évaluation dresse un bilan positif de l'expérience, démontrant que les radars photo et les appareils de surveillance aux feux rouges ont un effet positif sur le comportement des usagers de la route.
- Quelques statistiques :
  - diminution des vitesses moyennes de 12 km/h (radars fixes) et 11 km/h (radars mobiles);
  - diminution des passages aux feux rouges de 84 % là où des équipements ont été installés;
  - diminution de 20 à 30 % du nombre d'accidents aux sites de contrôle.

Après analyse et discussion en commission parlementaire, les députés ont tracé un bilan positif de l'expérience et la population s'est montrée favorable à ce type de contrôle. En février 2012, le ministre a annoncé la permanence des radars photo et des appareils de surveillance aux feux rouges et le déploiement progressif d'appareils additionnels, ainsi que la tenue de projets de coopération municipale.

OBJECTIF 3.2

FAIRE LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER

Pour chaque accident mortel qui survient sur le réseau routier, un coroner produit un rapport d'investigation. Le Ministère reçoit les rapports, dans lesquels des recommandations lui sont adressées. Afin d'assurer le suivi de ces recommandations, il produit un bilan détaillé, *Suivi des recommandations des coroners — Rapports d'investigation et rapports d'enquêtes publiques*, et le remet au coroner en chef.

Indicateur 25

Dépôt d'un bilan annuel

Résultats			
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Aucun	1*	1*	Aucun

* Le bilan transmis en décembre 2010 concernait les rapports reçus au 31 mars 2009, alors que celui transmis en juillet 2007 concernait les rapports reçus au 31 décembre 2007.

Commentaires

- Conformément à la Politique de gestion du suivi des accidents mortels, lorsqu'un accident survient sur le réseau du Ministère, le personnel de l'organisation se rend sur les lieux dans un délai de 24 heures afin de recueillir l'information sur l'environnement routier. L'analyse de ces renseignements ainsi que d'autres relevés et analyses complémentaires permettent de savoir si l'environnement routier a pu contribuer à provoquer l'accident et de déterminer les correctifs à apporter s'il y a lieu.
- En 2011-2012, la Politique de gestion du suivi des accidents mortels a été révisée. Parallèlement à la révision de cette politique, un nouveau système informatique spécialisé pour la compilation des renseignements relatifs au suivi des recommandations a été développé, entraînant des délais dans la production du bilan des recommandations des coroners.

Le suivi des recommandations des rapports d'investigation et d'enquête des coroners au 31 mars 2012

Pour la période du 1er avril 2011 au 31 mars 2012, le Bureau du coroner a transmis au Ministère 23 rapports d'investigation contenant au total 34 recommandations.

Le suivi des recommandations formulées pour 2011-2012 est le suivant :

- pour 12 recommandations, les actions sont terminées;
- pour 13 recommandations, les actions sont en cours ou en préparation;
- le Ministère a déterminé que 5 recommandations ne relevaient pas de sa compétence;
- pour 4 recommandations, les actions n'ont pas été retenues ou d'autres actions que celles recommandées par le coroner ont été réalisées, à la suite d'une analyse par le Ministère.

Pour 2011-2012, le Ministère a investi 81 395 000 $ pour donner suite aux recommandations des coroners dont :

- 740 200 $ pour la correction d'une courbe sous-standard et la construction d'une voie auxiliaire sur la route 108, à Courcelles;
- 622 800 $ pour le réaménagement en carrefour giratoire de l'intersection des routes 158 et 345 à Sainte-Geneviève-de-Berthier;
- 394 800 $ pour la correction des abords de route à l'intersection de la route 165 et de la route Dussault, à Irlande.

OBJECTIF 3.3

CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VÉHICULES LOURDS

En raison de leur taille et de leur nombre, les véhicules lourds posent un défi particulier en matière de bilan routier. Le Ministère y porte donc une attention spéciale afin d'atteindre son objectif de réduire le nombre d'accidents mortels.

Indicateur 26

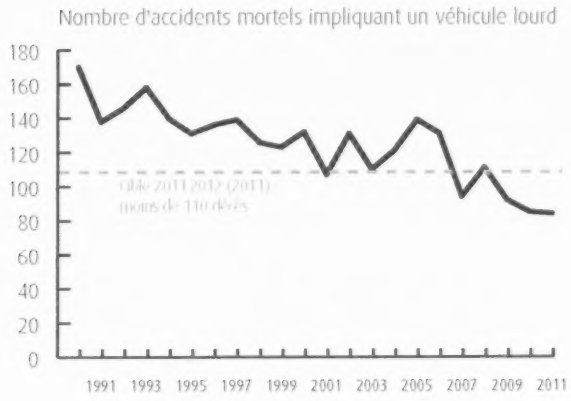
Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd

Moyenne quinquennale (2003-2007)	Résultats*					Cible
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
119	94	111	92	85	84	Moins de 110

* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 sont calculés respectivement pour les années civiles 2007 à 2011 et ne tiennent pas compte des accidents mortels impliquant les véhicules-outils et d'équipement, ainsi que les minibus.

Commentaires

- En 2011, le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd s'élevait à 84, ce qui représente 19 % de l'ensemble des accidents mortels.
- Le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd en 2011 est sensiblement le même qu'en 2010 (un de moins). Toutefois, il s'agit d'une diminution de 15 % par rapport à la moyenne de la période 2007 à 2009 et du meilleur bilan des 20 dernières années.



OBJECTIF 3.4

FOURNIR AUX USAGERS DES SERVICES VISANT UNE MEILLEURE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Ministère a annoncé sa volonté en 2002 de mettre en place un nouveau concept de « parcs routiers » qui comprend l'aménagement de haltes routières[22] modernisées et la mise en place d'un réseau de villages-relais[23]. Au total, le Ministère s'est fixé, d'ici 2012, la cible de 55 « parcs routiers » qui vont contribuer à fournir des services et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Municipalité de La Pocatière reconnue en 2011-2012 par le Ministère dans le cadre du programme de reconnaissance des villages-relais.

22 Conformément à la recommandation de la commission de toponymie et de l'Office québécois de la langue française en avril 2010, les haltes routières comprennent les aires de service, les aires de repos, les aires de repos pour les camionneurs et les belvédères. Ce terme exclut cependant la notion de village relais.

23 Un village relais est une municipalité qui offre, avec l'aide de ses commerçants, des services au moins comparables à ceux que l'on trouve dans les aires de service. On parle, entre autres, de services de restauration, de distribution d'essence, de stationnements et d'installations sanitaires. Les villages relais sont situés en moyenne à toutes les heures de déplacement sur les routes nationales du réseau routier stratégique ainsi que sur les routes nationales et régionales reconnues par le programme de signalisation des routes et circuits touristiques.

La construction des haltes routières modernisées vise l'ajout d'aires de service mieux adaptées aux besoins des usagers sur les autoroutes, tandis que le développement du réseau de villages-relais est basé sur un programme de reconnaissance qui poursuit également un objectif de développement économique, culturel et paysager.

Indicateur 27

Nombre de haltes routières modernisées et de villages-relais reconnus

	Résultats					Cible
	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Haltes routières modernisées	3	3	3	7	8	9
Villages-relais reconnus	2	15	32	37	38	46
TOTAL (depuis 2007-2008)	**5**	**18**	**35**	**44**	**46**	**55***

* L'atteinte de la cible est prévue pour le 31 décembre 2012.

Commentaires

- Un premier PPP est en cours, en vertu d'une entente signée le 30 septembre 2008 pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de sept aires de service. Cette entente a été conclue avec un consortium composé d'investisseurs québécois sous la gouverne de la Société en commandite Aires de service Québec. Le 21 juin 2011, deux bannières alimentaires ont été ajoutées dans un nouvel immeuble sur le site de la Porte-du-Nord sur l'autoroute 15 à Saint-Jérôme. L'aire de service de Memphrémagog sur l'autoroute 10, à Magog, est en activité depuis le 5 juin 2012. Elle constituait la dernière construction de la grappe 1 et marque ainsi l'atteinte de la cible des 9 haltes routières modernisées.
- En 2011-2012, le Ministère a ajouté une municipalité au réseau des villages-relais pour un total de 38 villages-relais mis en place depuis 2007-2008. Le nouveau réseau des villages-relais comprend maintenant la Municipalité de La Pocatière dans la région du Bas-Saint-Laurent. De plus, 5 municipalités ont eu l'autorisation de préparer un dossier de candidature, soit les municipalités de Lac-Bouchette au Saguenay Lac-Saint-Jean, de Trois-Rives et de Deschaillons dans la région de la Mauricie–Centre-du-Québec, de Senneterre en Abitibi-Témiscamingue et de Sainte-Julienne dans Lanaudière.

Axe d'intervention
La sécurité liée aux infrastructures aéroportuaires et aux véhicules hors route

OBJECTIF 3.5
ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS EN MILIEU AÉROPORTUAIRE

La sécurité dans ses 27 aéroports constitue une priorité pour le Ministère. Conformément au Règlement de l'aviation canadien, un système de gestion de la sécurité en quatre phases, échelonnées sur quatre ans, est en cours de réalisation. La mise en œuvre du système de gestion de la sécurité implique une nouvelle approche de la gestion de ces infrastructures basée sur des mesures de gestion proactives.

Indicateur 28

Mise en place d'un système de gestion de la sécurité aux 27 aéroports et aérodromes du Ministère

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
100 % des éléments de la phase 1	90 % des éléments de la phase 2	90 % des éléments de la phase 3	56 % des éléments de la phase 4	100 % des éléments des 4 phases

Commentaires

- Bien que le Ministère soit propriétaire de 27 aéroports, il n'est responsable de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité que pour 14 de ses installations. En fait, la gestion des 13 aéroports situés au Nunavik relève de l'Administration régionale Kativik, puisqu'elle est titulaire des certificats d'exploitation. Ainsi, les résultats présentés correspondent à la mise en œuvre des systèmes pour les 14 aéroports relevant du Ministère.
- Le Ministère a choisi de mettre en place un seul système de gestion de la sécurité pour ses 14 aéroports, sous la forme d'un cadre ministériel dont les politiques, processus et procédures sont identiques. Il favorise ainsi une cohérence dans les façons de faire en matière de gestion aéroportuaire.
- La phase 4 de la mise en place du système de gestion de la sécurité comprend l'élaboration et la mise en œuvre de trois éléments : le programme d'assurance qualité, les préparatifs d'urgence et la formation.
- Au 31 mars 2012, l'élaboration de la phase 4 a été achevée à 100 % et transmise à Transports Canada pour approbation, tandis que sa mise en place est réalisée à 12 %. À la suite de l'approbation de Transports Canada, le Ministère devra terminer la mise en œuvre de cette dernière phase du système de gestion de la sécurité au cours de l'année 2012-2013.
- Plus spécifiquement concernant la mise en œuvre de la phase 4, cinq des quatorze aérodromes ont un plan de mesures d'urgences à l'aérogare alors que les audits du programme d'assurance qualité et la formation de la phase 4 aux employés doivent être mises en œuvre en 2012-2013.
- Il faut noter que les phases 2 et 3 qui n'étaient réalisées qu'à 90 % lors des années précédentes étaient complétées au 31 mars 2012.
- Bien que l'élaboration et la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité tirent à leur fin, la gestion courante et la mise à jour du plan de gestion de la sécurité des aéroports impliquent un suivi continu au cours des prochaines années.

OBJECTIF 3.6

CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VHR

En 2011, le nombre de VHR immatriculés a atteint un total de 537 174. Or, selon la moyenne de 2008 à 2011, environ 55 décès par année sont attribuables aux VHR. Puisque la sécurité est au centre des préoccupations du Ministère, il est important de poursuivre les campagnes de sensibilisation destinées aux utilisateurs.

Indicateur 29

Nombre de décès en VHR

Résultats*			
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
62**	39**	59**	59

* Pour les véhicules tout-terrain, les résultats de 2008-2009 à 2011-2012 sont calculés respectivement pour les années civiles 2008 à 2011; pour les motoneiges, les résultats couvrent la dernière saison hivernale qui s'étend de septembre à juin.

** Les résultats de 2008-2009 à 2010-2011 ont été révisés à la suite de l'évaluation des rapports de coroner afin de déterminer si la cause du décès était vraiment attribuable à la pratique de ces véhicules.

Commentaire

- Sur les 59 décès en 2011-2012, on en compte 28 qui sont survenus en motoneige et 31 en véhicule tout-terrain.

Axe d'intervention
L'exploitation du réseau routier

Le Ministère consacre des ressources importantes à l'exploitation du réseau routier supérieur. Ces activités d'exploitation comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance du réseau et de gestion des corridors routiers.

OBJECTIF 3.7

ASSURER UNE SURVEILLANCE ET UN ENTRETIEN ADÉQUAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR AU MOYEN D'INTERVENTIONS QUI CONTRIBUENT AU MAINTIEN DE LA SÉCURITÉ ET DE LA MOBILITÉ DE LA CLIENTÈLE DU RÉSEAU

L'entretien hivernal

L'entretien hivernal des routes du réseau supérieur est fait selon des exigences de qualité élevées qui assurent des déplacements sécuritaires et fonctionnels. Une stratégie globale axée sur la viabilité hivernale et un plan d'action sont appliqués afin que la qualité de l'entretien continue de répondre aux exigences ministérielles.

Opérations d'entretien visant à accroître la sécurité du réseau routier durant la saison hivernale.

Près de 80 % du déneigement est effectué par des tiers, c'est-à-dire qu'il est exécuté par des entrepreneurs (67 %) et les municipalités (13 %), le solde étant fait en régie par le personnel du Ministère. Cependant, l'indicateur tient compte seulement du réseau routier qui est entretenu par des entrepreneurs, soit environ 67 % de la longueur totale de celui-ci.

Indicateur 30

Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année*

Résultats					Cible annuelle
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
92,3 %	92,0 %	96,2 %	92,2 %	94,0 %	100 %

* Pour qu'un entrepreneur en entretien hivernal réponde bien aux exigences, le résultat de son évaluation annuelle doit être supérieur ou égal à 80 %.

Commentaires

- En 2011-2012, 94 % des entrepreneurs ont bien répondu aux exigences du Ministère. Cette proportion est légèrement supérieure à celles des saisons hivernales précédentes si ce n'est de 2009-2010 où les conditions météorologiques plus clémentes pour l'ensemble du Québec ont certes contribué à une meilleure performance (96,2 %) et à l'atteinte des objectifs de la part des entrepreneurs quant au respect des exigences du Ministère.
- Chaque circuit que les entrepreneurs entretiennent est évalué selon des critères de qualité de service liés essentiellement à la qualité du service rendu en déneigement et déglaçage, à la qualité des ressources, à la qualité des communications, au niveau de collaboration avec le Ministère et au respect des échéances.

Le marquage sur les routes au printemps

Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée pour délimiter les voies de circulation et signifier les mesures à prendre afin d'assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux et celles qui l'empruntent. Le marquage sur les routes du réseau routier supérieur a un effet bénéfique indéniable sur la sécurité routière. L'importance accordée au marquage tient au fait qu'un marquage visible dans toutes les conditions climatiques facilite la circulation routière.

Un convoi de marquage sur l'autoroute 85 près de Saint-Antonin.

Indicateur 31

Taux de présence du marquage sur les routes au printemps

(Cet indicateur est lié à la mesure 7 de l'indicateur 4c du Plan d'action de développement durable 2009-2013)

Résultats					Cible
2007-2008*	2008-2009*	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
73,3 %	78,4 %	88,8 %	85,6 %	88,1 %	77,0 %

* Depuis 2009-2010, le Ministère a travaillé à accroître la précision des données sur l'état du taux de présence du marquage sur les routes au printemps. Il a harmonisé plus efficacement les modes de collecte et de traitement pour chacune des régions. Ces ajustements expliquent la révision des résultats publiés dans les rapports annuels antérieurs à 2009-2010.

Commentaires

- Pour une quatrième année consécutive, la cible du taux du marquage sur les routes au printemps a été dépassée, atteignant 88,1 % en 2011-2012. Cet excellent résultat s'explique par le traçage de toutes les lignes de rive à chaque année et par l'amélioration des produits de courte durée (peinture à base d'eau).
- Les résultats, depuis 2007-2008, sont basés sur des longueurs de segments inspectées relativement constantes. En effet, les longueurs de réseau inspectées ont varié de 77 646 kilomètres à 83 004 kilomètres selon les années. L'augmentation du nombre de kilomètres de ligne inspectés en 2011-2012 s'explique par un système de collecte de données plus performant et bien rodé, un meilleur suivi des opérations, l'introduction des surlargeurs et l'ajout d'effectifs.

La surveillance du réseau routier

La surveillance du réseau permet de relever toutes les anomalies observables afin de maintenir la sécurité et la mobilité des usagers. À cet égard, un cadre ministériel de gestion détermine les fréquences minimales de surveillance applicables tout au long de l'année à l'ensemble du réseau routier du Ministère.

Les surveillants sont équipés de véhicules et d'équipements de sécurité et de signalisation sophistiqués, nécessaires pour effectuer une surveillance optimale du réseau routier.

Indicateur 32

Taux de réalisation de la surveillance (patrouille) du réseau routier

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	Aucun résultat compilé	95 %

Commentaire

- Le réseau routier est couvert par une surveillance routière selon les fréquences de patrouille établies par le Ministère. En 2009-2010, les outils véhiculaires ont été installés sur la plupart des véhicules de patrouille. En 2010-2011, le Ministère a poursuivi le développement de son système informatique en vue d'établir le taux de réalisation de la surveillance du réseau routier. Cependant, le développement d'un algorithme fiable n'est pas terminé étant donné la complexité du suivi des déplacements du véhicule de patrouille.

Orientation 4

Optimiser la performance de l'organisation pour de meilleurs services à la population

En remplissant sa mission, le Ministère contribue de façon importante au développement du Québec. Pour relever les défis que cette mission comporte, il dispose d'une organisation de plus de 6 200 personnes réparties à l'échelle du Québec.

Le Ministère doit également accroître sa performance par l'amélioration des systèmes d'information ministériels et la mise en place de systèmes d'information aux usagers. Ainsi, des investissements de 21,8 millions de dollars ont été consacrés à cet effet.

Axe d'intervention
Le maintien de l'expertise et la poursuite de l'innovation

OBJECTIF 4.1

ASSURER LA RELÈVE AINSI QUE LE MAINTIEN ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'EXPERTISE

Le nombre de départs à la retraite et la difficulté à assurer la relève, en particulier dans des catégories d'emplois spécialisés, posent un sérieux défi. Afin de préparer l'avenir, le Ministère a choisi d'offrir à son personnel de la formation dans des domaines de compétence bien précis.

Indicateur 33

Nombre annuel de jours-personnes de formation associés à l'expertise ciblée

	Jours-personnes de formation		
Domaine d'expertise	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Cadre administratif	2 366	1 180	984
Informatique et bureautique	1 985	1 735	1 405
Transports	1 081	521	1 097
Génie	2 752	1 468	2 266
Formation à la tâche du personnel ouvrier	655	457	686
Santé et sécurité au travail	1 928	1 112	2 061
Communication	543	424	294
Habiletés de gestion	1 471	496	781
Autres	564	256	490
TOTAL	13 345	7 649	10 064

Commentaire

- L'arrivée de nouveaux employés, dont le personnel ouvrier, de même que la nomination de nouveaux gestionnaires nécessitent des activités de développement dans divers domaines d'expertise. Elles ont ainsi contribué à l'augmentation du nombre de jours-personnes de formation en 2011-2012 par rapport au nombre observé en 2010-2011.

OBJECTIF 4.2

FAVORISER L'ATTRACTION ET LA FIDÉLISATION DU PERSONNEL

La Direction des ressources humaines met l'accent sur la formation, le transfert de compétences, le travail en équipe et la qualité de vie au travail afin de développer une synergie entre les ressources qui facilite l'atteinte des objectifs du Ministère. La mobilisation du personnel et la reconnaissance de son travail sont également situées au cœur de ses actions. Des activités de communication interne visent d'ailleurs à mettre en valeur les réalisations des équipes dans le contexte des activités courantes et des grands projets.

Indicateur 34

Taux de rétention du personnel régulier

	Résultats			
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Départs volontaires	**156**	**149**	**142**	**165**
Démission	70	59	42	46
Mutation	86	90	100	119
Effectif régulier au début (1er avril)	**4 297**	**4 213**	**4 198**	**4 129**
Effectif régulier à la fin (31 mars)	**4 213**	**4 198**	**4 129**	**4 143**
Taux de rétention *	**96,3 %**	**96,5 %**	**96,6 %**	**96,0 %**

* Ce taux est calculé de la façon suivante : (1 – (départs volontaires / effectif régulier moyen)) x 100.

Commentaires

- Le contexte actuel du marché du travail lié au vieillissement de la population, qui se concrétise par le départ à la retraite des *baby boomers*, et le manque de relève anticipé font de l'attraction et de la fidélisation du personnel un enjeu de taille.
- À cet effet, le Plan d'attraction et fidélisation est en cours de rédaction afin de mettre en place des mécanismes pour résoudre les problématiques qui ont été cernées.

OBJECTIF 4.3

FAVORISER LA RECHERCHE ET L'INNOVATION

La recherche et l'innovation sont essentielles à la performance du Ministère; elles représentent un processus qui intègre l'acquisition de nouvelles connaissances par la recherche, le transfert de ces connaissances aux utilisateurs (activités de diffusion et de transfert technologique) et leur appropriation par ces mêmes utilisateurs (implantation et utilisation). L'acquisition de nouvelles

connaissances par la recherche se concrétise par la mise en place d'activités de recherche à contrat, par le financement de chaires de recherche ainsi que par des subventions versées pour des projets de recherche en partenariat. Le Ministère réalise des activités de transfert de connaissances en participant à des associations vouées à la recherche, à l'innovation et à l'échange dans le domaine des transports, en prenant part à des colloques, en finançant des programmes de bourses et des activités favorisant la relève, en fournissant un soutien à des réseaux de recherche ainsi que par d'autres types d'initiatives.

Indicateur 35

Nombre d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation

Résultats				
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
75	94	111	101	114

Commentaires

- Depuis les quatre dernières années, le Ministère finance annuellement, en moyenne, une centaine d'initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation.
- Sur les 114 initiatives réalisées en 2011-2012, on dénombre 81 activités de recherche et 33 activités de transfert des connaissances. Les activités de recherche comprennent les contrats attribués et les chaires de recherche financées, ainsi que les projets de recherche en partenariat subventionnés. Les activités de transfert de connaissances comprennent, quant à elles, les programmes de bourses financés, les évènements subventionnés (colloques, relève) et d'autres initiatives de recherche tels les réseaux de recherche.
- Tout comme en 2010-2011, la majorité des activités de recherche concerne les infrastructures routières (69 initiatives), y compris les domaines des structures, des chaussées, de la sécurité routière et de l'exploitation du réseau routier. Les autres activités de recherche ont trait notamment au transport des personnes (3 initiatives) et au transport des marchandises (2 initiatives).

Axe d'intervention
Les façons de faire

OBJECTIF 4.4

ÉVALUER ET ADOPTER, SI CELA EST OPPORTUN, DE NOUVEAUX MODÈLES DE GOUVERNANCE PLUS APPROPRIÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DE PROJETS D'INFRASTRUCTURES OU DE SERVICES MINISTÉRIELS

Les modèles de gouvernance sont des initiatives ayant une incidence importante sur l'organisation et sur la manière dont le Ministère remplit sa mission ou optimise les services aux citoyens.

Indicateur 36

Nombre de projets réalisés (Associés à de nouveaux modèles de gouvernance, y compris les PPP)

	Résultats				Cible
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique	—	1*	5**	6	
Ententes de partenariat signées	2	—	—	—	
Projets réalisés	—	—	—	1	4

* Le *Rapport annuel de gestion 2009-2010* faisait état de deux projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Toutefois, le projet de contournement de la Ville de Rouyn-Noranda a été retiré, puisque les plans et devis étaient amorcés au 5 novembre 2008.

** Le *Rapport annuel de gestion 2010-2011* faisait état de trois projets visés par la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique. Toutefois, les projets du Centre d'entretien Lachine (AM1) et celui du projet Turcot étaient déjà suivis en 2010-2011.

Commentaires

Tout nouveau projet majeur d'infrastructure publique (de 40 millions de dollars et plus) est assujetti à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, entrée en vigueur le 5 novembre 2008 et révisée le 17 mars 2010. Voici la liste des projets qui se sont inscrits dans cette démarche.

- En 2009-2010 :
  - Route 167 : projet de prolongement vers la région des monts Otish (Plan Nord);
- En 2010-2011 :
  - Projet Turcot;
  - Aires de service (grappe 2);
  - Parachèvement de l'autoroute 19 à Laval;
  - Projet d'amélioration et de réfection de la route 389 reliant Baie-Comeau à la frontière du Labrador;
  - Centre d'entretien Lachine (AM1);
- En 2011-2012 :
  - Pont-tunnel Louis Hippolyte-La Fontaine (autoroute 25);
  - Échangeur Dorval;
  - Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles (AM1);
  - Train de l'Est (AM1);
  - Autoroute 35;
  - Route 112, Thetford Mines.

- Deux ententes de PPP ont été signées au cours de l'année financière 2008-2009. Il s'agit de l'entente sur le parachèvement de l'autoroute 30 dont la mise en service est prévue pour décembre 2012. La seconde concerne la mise en service graduelle du premier groupe de sept aires de service (grappe 1) sur le réseau autoroutier québécois. Cette mise en service graduelle a débuté en avril 2009 et se poursuit au cours de l'année financière 2012-2013. Un retard par rapport à l'échéancier prévu pour juin 2011 a été causé par des problèmes dans la réalisation du projet.
- L'entente de PPP concernant le parachèvement de l'autoroute 25 à été conclue en 2007 et sa mise en service a été réalisée en mai 2011.

Axe d'intervention
Les relations avec les citoyens et les partenaires

OBJECTIF 4.5
OFFRIR AUX CITOYENS UNE INFORMATION ADÉQUATE ET FACILEMENT ACCESSIBLE AFIN DE FACILITER LEURS DÉPLACEMENTS

Le Ministère accorde une grande importance à la pertinence et à la qualité de l'information pour le public voyageur. Ainsi, parmi les diverses mesures visant à permettre aux usagers de prendre une décision éclairée quant à la planification de leurs déplacements, au moment opportun, le Ministère a mis sur pied, en octobre 2008, le service Québec 511 Info Transports[24]. Il s'agit d'un système intégré ayant pour objet de faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, par téléphone, par téléphone intelligent ou sur le Web.

Indicateur 37

Taux de satisfaction de la clientèle utilisant le Québec 511 Info Transports tant au téléphone que sur le Web

Résultats			
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012*
Préparation de l'étude sur le taux de satisfaction des usagers qui est prévue en 2009-2010	• 511 – par téléphone : 84 % • 511 – sur le Web : 95 %	• 511 – par téléphone : 88 % • 511 – sur le Web : 91 %	• 511 – par téléphone : 89 % • 511 – sur le Web : 97 %

* Il s'agit des résultats du Sondage de satisfaction des usagers de la route quant au service Québec 511 Info Transports pour 2011-2012. Ce sondage a été réalisé par une firme externe auprès de 750 détenteurs d'un permis de conduire valide au Québec âgés de 16 ans ou plus et qui sont des utilisateurs de Québec 511 Info Transports. Les résultats présentés précédemment sont tirés du volet téléphonique réalisé du 1er au 22 mars 2012. Le volet Web, réalisé auprès des répondants d'un panel qui s'est tenu du 29 février au 28 mars 2012, n'est pas présenté en raison du caractère non probabiliste de son échantillonnage.

Commentaires

- Encore une fois cette année, les usagers de Québec 511 Info Transports sont satisfaits des services offerts, que ce soit par téléphone (89 %) ou sur le Web (97 %).
- En ce qui concerne le service téléphonique Québec 511 Info Transports, 90 % des répondants au sondage considèrent que l'outil interactif est facile à utiliser et 89 % d'entre eux trouvent que l'information est accessible rapidement.

[24] Pour en savoir davantage sur le service Québec 511 Info Transports, le lecteur est invité à consulter également la partie 3.2 du présent rapport, qui traite de la Déclaration de services aux citoyens.

- Parmi les usagers du service téléphonique Québec 511 Info Transports qui ont déjà parlé à un préposé, 92 % considèrent que ce dernier a été courtois et 90 % pensent qu'ils ont eu rapidement accès à un préposé.
- Pour ce qui est du service Web Québec 511 Info Transports, la grande majorité des usagers (95 %) jugent que l'information contenue dans le site est claire.

OBJECTIF 4.6

RENDRE PUBLIC L'ÉTAT DES STRUCTURES ET DES CHAUSSÉES

Dans le but d'assurer une gestion plus transparente des infrastructures, le public a accès, sur le Web, à de l'information complète sur l'état de l'ensemble des structures.

Indicateur 38

Fréquentation de la nouvelle section du site Web « Ponts et routes — Information aux citoyens »

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	
Travaux préparatoires à la mise en ligne qui est prévue en 2009-2010	En date du 31 mars 2010, la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » n'était pas en ligne	En date du 31 mars 2011, la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » n'était pas en ligne	Mise en ligne le 31 octobre 2011 Pages vues : 107 106 Visites : 19 333 Visiteurs : 18 400	Mise en ligne de la section « Ponts et routes — Information aux citoyens » en 2009 et mise à jour régulière

Commentaires

- La section « Ponts et routes — Information aux citoyens » a été mise en ligne le 31 octobre 2011. Elle présente l'état de chacune des structures du réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Au 31 mars 2012, 1 474 rapports d'inspection générale y avaient été mis en ligne.
- La section a été fréquentée par 18 400 visiteurs et ceux-ci ont consulté 107 106 pages.
- Selon le *Sondage sur les préoccupations et la satisfaction de la population en matière de transports*[25] réalisé pour le compte du Ministère à l'hiver 2012, 91 % des utilisateurs étaient satisfaits de l'information qu'ils avaient obtenue sur cette section du site Web.

OBJECTIF 4.7

SOUTENIR LES INITIATIVES DES PARTENAIRES ISSUES DES TABLES ET FORUMS DE CONCERTATION DU MINISTÈRE

Le Ministère s'appuie sur la collaboration étroite qu'il entretient avec ses partenaires publics et privés pour offrir des systèmes de transport appropriés. Il doit également assumer un leadership clair et jouer un rôle de rassembleur pour l'ensemble de la communauté des intervenants en transports. C'est pourquoi il participe activement à diverses tables et à de nombreux forums de concertation afin de permettre la concrétisation des initiatives qu'une telle collaboration favorise.

[25] À ce sujet, le lecteur est également invité à consulter la rubrique « Tenir compte de la satisfaction des citoyens », de la section 3.2 « Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens ».

Indicateur 39

Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère*

	Résultats 2011-2012	
	Réalisées	Entreprises
Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général	**Quatre initiatives** Actualisation et sécurisation du site Web du Forum Réalisation de sondages de type groupes de discussion (*focus groups*) avec des transporteurs et des expéditeurs et présentation des constats sur les enjeux soulevés par l'exercice Adoption du décret gouvernemental pour modifier le contrat type et abolir le *Centre de médiation et d'arbitrage du Forum* Réalisation d'une enquête sur les préoccupations et les irritants vécus par les transporteurs québécois aux postes frontaliers et diffusion des résultats auprès des clientèles concernées	Poursuite des activités du comité sur l'image de l'industrie : élaboration d'un document de réflexions sur les nouvelles orientations du Forum issues des résultats des sondages de type groupes de discussion (*focus groups*) Poursuite des activités du comité sur le passage aux frontières. Celles-ci ont consisté principalement à transmettre à ses membres et aux communautés exportatrices du Québec des informations sur les nouvelles mesures et les meilleures pratiques à adopter pour le passage aux frontières (travaux en continu) Poursuite des activités de veille sur les mesures de fiscalité en faveur de l'industrie du camionnage au Québec, dont les réflexions sur un nouveau cadre de référence (travaux en continu) Collaboration en continu avec l'Agence des services frontaliers du Canada pour faciliter la conformité de l'industrie du camionnage aux exigences du nouveau manifeste électronique, notamment pour trouver des solutions adaptées aux besoins de l'industrie du transport des produits forestiers
Forum de concertation sur le transport maritime	**Sept initiatives** Six initiatives du plan d'action Soutien du Ministère à la réalisation d'une action du Forum, avec son appui ou à l'issue de ses démarches – Normes de New York sur les eaux de ballast	Soutien du Ministère aux démarches concernant le transfert du Centre de formation aux mesures d'urgence du ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport vers l'Institut maritime du Québec
Table québécoise de la sécurité routière	**Aucune**	Poursuite des réunions de la Table et des quatre groupes de travail (Capacité de conduite affaiblie et distractions au volant, Règles d'accès à la conduite et maintien des compétences, Transports actif et alternatif et Vitesse en milieu municipal), afin de proposer de nouvelles recommandations au ministre dans le but d'améliorer le bilan routier
Table de concertation de l'industrie du transport par taxi	**Une initiative** Informer l'industrie des nouvelles obligations en matière de formation sur le transport par taxi des personnes ayant des limitations en vigueur depuis le 1er janvier 2012	Consultation concernant la nouvelle définition d'autobus dans le Code de la sécurité routière Consultation de l'industrie concernant des modifications projetées à la Loi concernant les services de transport par taxi Échanges sur les travaux visant l'élargissement du nombre de territoires où il sera obligatoire d'être titulaire d'un permis pour agir comme intermédiaires en service de transport par taxi

Indicateur 39

Nombre et nature des initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère* (suite)

	Résultats 2011-2012	
	Réalisées	Entreprises
Table permanente sur le transport collectif en milieu rural	**Aucune**	**Aucune**
Tables de concertation régionale sur les véhicules hors route	**Aucune**	En continu (le 2e mandat se terminera à l'automne 2012) Mandat de réaliser deux réseaux permanents de sentiers pour les VHR
Forum de concertation sur le transport aérien au Québec	**Une initiative** Réalisation d'une étude sous le thème de « Profil et contribution de l'industrie du transport aérien au développement économique et social du Québec et de ses régions »	Poursuite de l'élaboration d'un guide des bonnes pratiques en matière de gestion du bruit Mise à jour du plan d'action du Forum de concertation sur le transport aérien au Québec
Initiatives réalisées*	**13**	–

* Aux fins du calcul, les initiatives considérées sont les actions réalisées auxquelles correspond un produit livrable (rapport, étude, changement législatif, campagne publicitaire) ou un projet précis. Pour plus de détails sur les 10 initiatives issues des tables et forums de concertation du Ministère qui ont été réalisées en 2010-2011, le lecteur peut consulter le Rapport annuel de gestion 2010-2011.

Commentaires

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général s'appuie sur les forces du regroupement et de la concertation pour mettre en lumière les problèmes vécus dans le secteur du camionnage général et, par la suite, élaborer et promouvoir des solutions susceptibles de les régler. Les travaux et les actions concrètes réalisés par les membres du Forum en 2011-2012 ont porté notamment sur les thématiques suivantes :

FORUM
DES INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE GÉNÉRAL

- La poursuite des travaux du comité superviseur sur l'image de l'industrie du camionnage, dont notamment la réalisation d'une analyse plus approfondie des résultats de sondages sur la perception de l'image de l'industrie du camionnage conduits en 2010. À cet effet, quatre séances plénières (*focus groups*) ont été réalisées en décembre 2011 à Québec, Montréal, Sherbrooke et Saguenay, afin d'approfondir les constats. Les résultats de cette analyse des constats soutiendront l'élaboration éventuelle d'un plan d'action Forum visant à valoriser cette industrie et à en démontrer l'importance sur le plan socioéconomique;
- La poursuite des activités du comité sur le passage aux frontières. Celles-ci ont consisté principalement en la publication des résultats d'une étude concernant les préoccupations et les irritants vécus par les transporteurs québécois aux postes frontaliers. Aussi, la collaboration s'est poursuivie avec l'Agence des services frontaliers du Canada pour faciliter la conformité aux exigences du nouveau manifeste électronique par les transporteurs et expéditeurs de fret routier;

- La poursuite des activités de veille sur les mesures de fiscalité en faveur de l'industrie du camionnage au Québec, dont les réflexions sur un nouveau cadre de référence;
- L'adoption d'un décret gouvernemental en vue de la modification du contrat type du Forum et de l'abolition du Centre de médiation et d'arbitrage du Forum.

Le Forum de concertation sur le transport maritime

Coprésidé par le ministre délégué aux Transports et le président du conseil de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), le Forum de concertation sur le transport maritime est composé de 15 représentants du milieu des transports. Il constitue un outil permanent de concertation et de développement de l'industrie maritime québécoise. Ses travaux, issus de son plan d'action, renouvelé en 2010 pour une période de 4 ans, ont notamment contribué, en 2011-2012, aux réalisations suivantes :

- La réalisation de six initiatives issues du plan d'action 2010-2014 :
  - Conformément à l'entente bilatérale de financement de la Chaire de recherche en transport maritime renouvelée au printemps 2011, le Ministère a versé une subvention de fonctionnement de 50 000 $ à l'Université du Québec à Rimouski pour l'année 2011-2012;
  - La réalisation d'une étude sur le transport maritime des marchandises vers les grands chantiers de la Côte-Nord, avec le financement du Ministère, d'Hydro-Québec et des Armateurs du Saint-Laurent;
  - La réalisation d'une étude des retombées économiques du transport maritime, financée en partenariat avec la SODES;
  - La Journée maritime québécoise, qui contribue à mettre en valeur le rôle économique et social déterminant de l'industrie maritime, dont le thème en 2011 était « L'industrie maritime, levier de notre développement économique ». L'organisatrice de cet évènement, la SODES, a bénéficié d'un soutien financier du Ministère de 10 000 $;
  - La participation et le soutien financier de 10 000 $ du Ministère au Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime (CSMOIM) pour l'édition 2011 du Salon de promotion des carrières maritimes qui vise notamment à promouvoir des carrières dans le domaine maritime auprès des jeunes;
  - La formation continue et règlementée de la main-d'œuvre maritime, qui fait l'objet de financement du Ministère d'un montant d'environ 50 000 $ annuellement depuis 2002. L'entente actuelle de 5 ans couvre la période 2008-2013. À cet égard, un montant de 50 000 $ a donc été accordé au CSMOIM pour 2011-2012.
- Le soutien aux démarches ayant permis de régler la problématique de la règlementation très contraignante envisagée initialement par l'État de New York sur la gestion des eaux de ballast.
- Le soutien aux démarches entreprises en vue d'une entente entre le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport et l'Institut maritime du Québec pour le transfert du Centre de formation aux mesures d'urgence.

La Table québécoise de la sécurité routière

Réunissant près de 50 membres concernés par la sécurité routière, la Table québécoise de la sécurité routière constitue un forum permanent d'échanges et de discussions qui a pour mandat de formuler des recommandations au ministre afin d'améliorer la sécurité routière.

Le premier rapport, déposé en juillet 2007, contenait 23 recommandations. Le deuxième rapport, déposé en novembre 2009, contenait 27 recommandations, dont certaines ont fait l'objet de mesures prioritaires avec l'adoption de différents projets de loi, incluant entre autre le projet de loi n° 57 Loi

modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives, déposé en février 2012 et sanctionné le 6 juin 2012. Au cours de l'exercice 2011-2012, les membres de la table se sont réunis à deux reprises dans l'objectif d'élaborer de nouvelles recommandations au ministre des Transports toujours dans le but d'améliorer le bilan routier.

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

La Table de concertation de l'industrie du transport par taxi vise l'étude des pistes de solution contenues dans le rapport sur la Loi concernant les services de transport par taxi et qui font consensus. Les 5 réunions de la Table ont permis la concertation des divers intervenants de l'industrie du taxi et la prise en compte des positions des différentes clientèles. Entre autres, des consultations préliminaires ont eu lieu sur certains éléments qui seront inclus dans de futures modifications à la Loi concernant les services de transport par taxi et son Règlement.

La Table permanente sur le transport collectif en milieu rural

Coprésidée par la Fédération québécoise des municipalités du Québec et par le Ministère, la Table permanente sur le transport collectif en milieu rural a notamment comme mandat de sensibiliser les acteurs du milieu à l'importance du transport collectif en milieu rural, de soutenir la mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif et d'accompagner les organismes responsables des services. Cette table a été formée à la demande de l'Association des transports collectifs ruraux du Québec et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Le Ministère en assure le secrétariat.

- Aucune rencontre de la Table ne s'est tenue pendant l'année 2011-2012 et aucune rencontre n'est prévue à court terme.

Les tables de concertation régionale sur les VHR

Les tables de concertation régionale sur les VHR sont pilotées par les CRÉ et elles regroupent tous les acteurs régionaux concernés par les VHR. Elles ont le mandat de trouver des pistes de solution pour améliorer la cohabitation entre les résidents qui demeurent en bordure des sentiers et les utilisateurs de VHR ainsi que d'établir des réseaux de sentiers interrégionaux qui font consensus dans les régions. En janvier 2011, le ministre délégué aux Transports a confié aux tables de concertation régionale sur les VHR le mandat de réaliser, d'ici 2012, deux réseaux de sentiers permanents de VHR, soit un pour la motoneige et un autre pour le quad. Le Comité consultatif sur les VHR, présidé par le ministre délégué aux Transports, est devenu permanent en novembre 2009.

- En 2011-2012, notons que dans toutes les régions, les tables de concertation et leurs différents acteurs sont mobilisés dans l'identification des tracés de sentiers pour VHR afin que ceux-ci deviennent permanents.

Le Forum de concertation sur le transport aérien au Québec

Coprésidé par le ministre délégué aux Transports, le président-directeur général de l'Association québécoise du transport aérien et le directeur général du Conseil des aéroports du Québec, le Forum de concertation sur le transport aérien, qui a vu le jour en février 2011, rassemble 18 représentants des principaux secteurs de l'industrie du transport aérien. Le Forum se veut non seulement un moyen de concertation pour soutenir la croissance, le développement, l'innovation, la relève, la modernisation de l'industrie du transport aérien au Québec, mais également un outil pour concilier le développement des activités de transport aérien avec les attentes des communautés locales et régionales.

- Comme première réalisation découlant de son plan d'action, le Forum a réalisé une étude sur « Le profil et la contribution de l'industrie du transport aérien au développement économique et social du Québec et de ses régions ».

3.2 Les résultats des engagements énoncés dans la Déclaration de services aux citoyens

Le personnel du Ministère place au cœur de ses préoccupations quotidiennes la qualité des services qu'il offre aux citoyens. Le 24 mars 2009, la deuxième Déclaration de services aux citoyens du Ministère était rendue publique, afin de répondre aux nouvelles réalités engendrées par ses rapports directs avec la population. Ainsi, le Ministère déploie les efforts nécessaires pour respecter chacun des six engagements qu'il s'est donnés à l'égard des services aux citoyens :

- **Assurer l'accessibilité des services**
- **Offrir des services courtois**
- **Répondre de façon diligente**
- **Traiter les démarches de manière confidentielle**
- **Fournir de l'information de qualité**
- **Tenir compte de la satisfaction des citoyens**

Assurer l'accessibilité des services

Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer avec lui : par son site Web, par courriel, par téléphone ou au comptoir à l'un de ses points de service[26].

Depuis le 25 octobre 2008, le Ministère s'est joint à la communauté nord-américaine en rendant accessible partout au Québec, grâce à un numéro de téléphone abrégé et unique, le 511, un vaste service d'information sur le transport. Ce portail intégré a pour objet de faciliter l'accès aux renseignements sur les transports, permettant ainsi aux usagers de mieux planifier leurs déplacements partout au Québec.

Le service Québec 511 Info Transports[27] diffuse en continu (24/7)[28], par téléphone, par téléphone intelligent et sur le Web, de l'information gratuite sur l'état du réseau routier : conditions routières hivernales, principales entraves à la circulation causées par les travaux routiers, messages de sécurité, distances routières et autres. Les utilisateurs peuvent aussi obtenir rapidement l'horaire et l'état du service des traversiers du Québec, de même que de l'information sur le temps d'attente aux postes frontaliers. Sur le Web, il est aussi possible de voir les images captées par les caméras de circulation du Ministère et d'obtenir des renseignements sur les services offerts dans les haltes routières. On y trouve également de l'information sur le réseau de la Route verte. Depuis le 25 août 2011, la nouvelle section Mobilité Montréal donne accès à de l'information sur les travaux en cours, tant ceux qui sont

26 Les points de service du Ministère, soit ses bureaux centraux de Québec et de Montréal, le Bureau de la coordination du Nord du Québec et les bureaux de ses 14 directions territoriales, sont ouverts du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30, à l'exception des jours fériés.

27 Le service Québec 511 Info Transports bonifie l'information qui était auparavant fournie par l'Inforoutière.

28 Le service est offert jour et nuit, sept jours sur sept.

sous la responsabilité du Ministère que ceux qui relèvent de la Ville de Montréal. La section offre également des liens vers les sites des diverses sociétés de transport de même que l'accès aux fils RSS de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée. Que ce soit par téléphone ou sur le Web, le public peut aussi signaler un incident, formuler un commentaire ou une demande de renseignement sur tout sujet lié à la mission du Ministère ou encore déposer une plainte.

Au moyen de l'ensemble des modes de communication qu'il a mis en place, le Ministère vise également à fournir au public des renseignements généraux sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. De plus, il mène plusieurs campagnes de communication pour faire part aux citoyens de ses préoccupations en matière de sécurité routière.

Des services accessibles aux personnes handicapées

Conformément à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, le Ministère prend chaque année des dispositions pour que ses produits et services leur soient accessibles. Le bilan des actions menées en 2011-2012 dans le cadre du Plan d'action à l'égard des personnes handicapées du Ministère[29] fait état de nombreuses réalisations :

- Une cinquantaine d'actions ont été réalisées afin d'améliorer :
  - l'accessibilité des lieux et des infrastructures de transport;
  - la disponibilité et l'adaptation des services de transport;
  - l'embauche et le soutien en emploi des personnes handicapées;
  - la prise en considération des besoins de ces personnes lors de la tenue d'activités de recherche, de développement et de planification ministérielle.
- Sept actions en vue d'accroître l'accessibilité des services du Ministère (accueil, communications, documentation et accès aux points de service) ont également amené des résultats significatifs.

Le service téléphonique Québec 511 Info Transports est simple et convivial. Il fonctionne par reconnaissance vocale, mais permet aussi à l'utilisateur de demander des renseignements en utilisant le clavier de son téléphone. Ainsi, les utilisateurs qui ont des difficultés d'élocution, par exemple, peuvent consulter Québec 511 sans problème.

De même, le Ministère demeure très vigilant quant à l'accessibilité de l'information qu'il présente sur le Web. Certaines des modifications apportées à son site ont été effectuées à la suite des commentaires recueillis et des besoins exprimés relativement au service Québec 511 Info Transports.

Enfin, le Ministère poursuit la mise en œuvre de plusieurs travaux donnant suite à sa participation au comité interministériel de normalisation afin de terminer l'élaboration de trois projets de standards sur l'accessibilité aux sites du gouvernement du Québec et la création de divers outils, documents et guides pour aider les organisations à mettre en ligne des contenus respectant les futurs standards gouvernementaux.

[29] Les lecteurs sont invités à consulter l'adresse suivante pour en savoir plus sur les actions du Ministère à l'égard des personnes handicapées :
www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/personnes_incapacites/accueil/actions

Offrir des services courtois

Conformément aux engagements du Ministère, son personnel doit accueillir le client avec courtoisie et respect. Il doit aussi écouter attentivement ses demandes et, au besoin, le mettre en communication avec la personne concernée en réduisant le nombre d'intermédiaires. Ainsi, le Ministère prévoit évaluer régulièrement la satisfaction de sa clientèle à l'égard de la courtoisie de son personnel, notamment celle des usagers du service Québec 511 Info Transports.

Selon les résultats du sondage 2011-2012 sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports réalisé entre le 1er et le 22 mars 2012, 92 % des usagers considèrent que les préposés du service sont courtois.

Mme Diane Ntsame Nguema est préposée aux renseignements au Service d'information aux citoyens, à Montréal.

Répondre de façon diligente

En vertu des engagements contenus dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère a fixé à 5 jours ouvrables le délai de réponse à une demande verbale et à 10 jours celui pour une demande écrite qui lui est adressée, et ce, qu'il s'agisse d'une demande de renseignements, d'une réclamation pour dommages ou d'une plainte. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa demande est prise en charge, l'employé doit le faire dans la journée ouvrable suivant la réception de la demande. S'il est impossible de fournir une réponse dans les délais précédemment mentionnés, un accusé de réception doit être expédié, indiquant le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé.

Un suivi diligent des demandes de renseignements

En 2011-2012, la fréquentation de la ligne téléphonique a fléchi de 25,2 %. Le nombre de demandes de renseignements verbales adressées aux préposés du Québec 511 Info Transports a quant à lui augmenté de 7,5 %.

Par ailleurs, le taux de demandes de renseignements écrites à Québec 511 ayant reçu une réponse à l'intérieur des délais prescrits a été de 98 %.

Nombre total de demandes de renseignements	Résultats	
	2010-2011	2011-2012
Nombre total d'appels aux services téléphoniques Québec 511 Info Transports*	1 654 313	1 238 407
Nombre de demandes de renseignements verbales aux préposés du Québec 511 Info Transports**	29 554	31 760
Nombre de demandes de renseignements écrites traitées***	n.d.	1 007
Nombre mensuel moyen de pages vues sur le site Web du Québec 511 Info Transports****	n.d.	2 724 834

* Ces appels comprennent tous qui ont été faits au service automatisé et au service avec préposé, que ce soit pour une demande de renseignements, le signalement d'un incident ou la formulation d'une plainte ou d'une réclamation pour dommages.

** Ce nombre comprend seulement les demandes adressées aux préposés du Service d'information aux citoyens du Ministère, alors qu'une partie des appels est traitée par les préposés de Services Québec et par ceux d'une firme privée.

*** Au cours de l'année, le Ministère a implanté une version améliorée de son système de suivi des demandes écrites de renseignements, afin de s'assurer du respect des délais fixés dans sa Déclaration de services aux citoyens.

**** Les données de 2010-2011 ne sont pas présentées car le Ministère a utilisé pour l'année 2011-2012 un nouvel outil de gestion des statistiques de son site Web rendant la comparaison avec l'année précédente impossible.

Un suivi diligent des signalements d'incidents

Les services et systèmes du Ministère liés à la surveillance du réseau routier ne cessent de s'améliorer et de se développer, et ce, dans le but d'accroître la sécurité des usagers, d'assurer leur mobilité, et de réduire l'impact de la congestion incidente sur la circulation. Ainsi, jour et nuit, sept jours par semaine, les centres intégrés de la gestion de la circulation (CIGC) de Québec et de Montréal assurent la télésurveillance, les communications opérationnelles, et le soutien aux intervenants terrain, alors qu'ils traitent aussi en priorité tous les appels d'urgence et les demandes d'intervention effectués sur les territoires qu'ils desservent.

Afin d'accroître la sécurité, le personnel du Centre intégré de gestion de la circulation de Québec veille à détecter tout événement sur le réseau routier, notamment au moyen des caméras de circulation, et diffuse de l'information aux usagers sur les panneaux à messages variables.

Pour ce faire, les CIGC s'appuient sur des salles de contrôle et de télécommunications à la fine pointe de la technologie ainsi que sur l'expertise des ressources opérationnelles du Ministère, notamment les surveillants (patrouilleurs) du réseau routier. En outre, au moyen du service Québec 511 Info Transports et de plusieurs panneaux à messages variables aux abords des routes, le Ministère est en mesure de communiquer, en temps réel, de l'information efficiente à la population.

Au cours de l'exercice financier 2011-2012, les CIGC de Québec et de Montréal ainsi que le Centre de gestion de la circulation (CGC) de Trois-Rivières ont eu à traiter respectivement en moyenne environ 153, 314 et 29 situations par jour[30]. La grande majorité des signalements transmis aux CIGC proviennent des partenaires du Ministère (p. ex. : corps policiers, pompiers, 911). Il est à noter sur ce point que les données de 2011-2012 incluent les demandes d'intervention du CGC de Trois-Rivières, contrairement aux données de 2010-2011.

Selon les engagements pris dans la Déclaration de services aux citoyens, chaque demande d'intervention ou signalement d'incident doit être transmis immédiatement aux intervenants concernés. Ces derniers ont le devoir de s'assurer que la demande ou le signalement a été traité.

Un suivi diligent des plaintes

Tout citoyen insatisfait d'un produit, d'un service ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne à l'un ou l'autre de ses bureaux.

Chaque plainte[31] ou réclamation pour dommages[32] formulée au Ministère est alors examinée avec objectivité et célérité, puis une réponse est fournie.

[30] Les situations que les CIGC et le CGC gèrent sont variées : interventions sur le réseau routier à la suite d'un accident, de la présence de véhicules en panne, de débris ou d'animaux sur la route, de travaux routiers, de problématiques liées aux conditions hivernales, de situations particulières liées à la sécurité civile, etc.

[31] On entend par « plainte », l'expression orale ou écrite de l'insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.

[32] On entend par « réclamation pour dommages », toute demande, mise en demeure ou facture signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

Plaintes et réclamations	Résultats			
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Taux de conformité au délai de réponse fixé				
Plaintes verbales (5 jours)	85 %	84 %	89 %	83 %
Plaintes écrites (10 jours)	81 %	81 %	87 %	73 %
Nombre total de plaintes	**4 246**	**4 150**	**5 767**	**7 069**
Nombre de plaintes verbales	3 501	3 079	4 315	5 106
Nombre de plaintes écrites	745	1 071	1 452	1 963
Nombre de plaintes par sujet	**4 246**	**4 150**	**5 767**	**7 069**
Plaintes relatives au réseau routier	4 009	3 759	5 052	6 338
Plaintes relatives à la viabilité hivernale	1 203	697	1 005	1 072
Plaintes relatives à la chaussée	938	828	1 317	1 540
Plaintes relatives aux travaux routiers	796	1 045	1 065	1 400
Autres sujets relatifs au réseau routier	1 072	1 189	1 665	2 326
Autres plaintes	237	391	715	731
Réclamations pour dommages				
Nombre de demandes de réclamations	1 253	1 215	1 295	1 241
Compensations versées pour les réclamations (en milliers de dollars)	**675**	**563**	**719**	**371**
Compensations versées pour les dossiers ouverts et fermés durant l'année financière (en milliers de dollars)	365	263	236	148
Compensations versées pour les dossiers des années antérieures (en milliers de dollars)	310	300	483	223

Commentaires

Pour l'année financière 2011-2012, le Ministère a été en mesure de répondre à 83 % des plaintes qui lui ont été formulées verbalement dans le délai prévu de 5 jours. Quant aux plaintes écrites, le taux de conformité au délai de réponse, fixé à 10 jours, est de 73 %. Ce taux était moindre en 2011-2012 notamment en raison de la hausse du nombre de plaintes et du niveau de ressources comparables à l'année précédente. Le Ministère a reçu au total 7 069 plaintes, ce qui représente une augmentation de 22 % (1 302 plaintes) par rapport à l'exercice précédent.

- Le réseau routier a fait l'objet du plus grand nombre de plaintes, soit 90 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. Ce sont l'état de la chaussée, les travaux routiers et les conditions routières en hiver qui ont suscité le plus de plaintes de la part des citoyens.
  - Les plaintes relatives à l'état de la chaussée représentent le plus grand nombre de plaintes, soit 24 % de toutes les plaintes liées au réseau routier. Elles portent en grande partie sur la surface de roulement.
  - Le nombre de plaintes liées aux travaux routiers pour l'année 2011-2012 s'élève à 22 % du total des plaintes du réseau routier, comparativement à 21 % en 2010-2011.
  - Les plaintes concernant la viabilité hivernale représentent 17 % de toutes les plaintes relatives au réseau routier qui ont été formulées en 2011-2012. Le plus fréquemment, ces plaintes portent sur le déneigement et le déglaçage.
- Pour l'année financière 2011-2012, le Ministère a reçu 1 241 demandes de réclamations pour dommages dont 68 % se sont avérées ne pas être de sa responsabilité. Sur ces 1 241 demandes, 23 % sont en suspens dont près du quart sont attribuées aux dommages causés par les pluies diluviennes et les grandes marées dans la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. À noter également que le nombre total de réclamations reçues demeure sensiblement du même ordre depuis les dernières années.

Traiter les démarches de manière confidentielle

Lorsqu'un citoyen fait une demande de renseignements, une réclamation pour dommages ou une plainte, le Ministère s'est engagé à assurer la confidentialité des renseignements qui lui sont fournis dans le cadre de l'application des lois et règlements et à ne permettre l'utilisation de ces renseignements qu'aux seules fins prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., chapitre A-2.1). Pour plus d'information à ce sujet, le lecteur peut consulter la section 4.2 du présent rapport.

Fournir de l'information de qualité

Le Ministère met en place différents systèmes et diverses technologies afin d'assurer aux citoyens que l'information diffusée sur ses produits et services est pertinente et à jour. Cela s'applique à l'information diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports, que ce soit sur le Web, par téléphone ou téléphone intelligent, et aux brochures et dépliants qu'il met à la disposition du public.

Par exemple, le service téléphonique Québec 511 Info Transports intègre une technologie de pointe conçue pour uniformiser l'information diffusée. Le système de transfert automatisé du texte à la parole permet de s'assurer que l'information consultée sur le site Web du Ministère est la même que celle qui est accessible par téléphone, et ce, qu'il s'agisse de l'information fournie par le système automatisé ou par les préposés aux renseignements.

Bernard Normand, Nicole Desjardins et Éric Garon, ici sur un tronçon de la Route verte près du domaine de Maizerets, font partie de l'équipe responsable de Québec 511 au Service d'information aux citoyens, à Québec. Absente au moment de la photo : Josée Séguin, du bureau de Montréal.

Conscient des effets perturbateurs des travaux routiers, le Ministère s'est doté de procédures de transmission de l'information et d'outils de diffusion pour joindre les usagers de la route et ses divers partenaires. Ainsi, une équipe met régulièrement à jour l'information sur les travaux routiers qui est diffusée au moyen du service Québec 511 Info Transports. Selon l'évolution des travaux routiers, l'information est saisie dans le système de diffusion informatique interne et transférée en quelques minutes au Québec 511 Info Transports. Les données sont également transmises par divers moyens (communiqués, avis, etc.) aux nombreux partenaires du Ministère (corps policiers, services d'urgence, municipalités, etc.) de même qu'aux médias régionaux et nationaux.

Parallèlement aux travaux d'entretien hivernal qu'il effectue pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau, le Ministère informe les usagers de la route sur les conditions routières hivernales depuis maintenant plus de 40 ans. Le réseau couvert est découpé en plusieurs tronçons (356, leur nombre pouvant varier d'une année à l'autre). Pour chacun de ces tronçons, un responsable est chargé d'observer les conditions routières et de les communiquer au moyen du système provincial de gestion des conditions routières. Dès leur réception dans le système, les données sont transmises pour qu'une mise à jour de l'information du Québec 511 Info Transports soit faite, et ce, dans un délai maximal de cinq minutes. Les données sont aussi envoyées régulièrement aux médias d'information ainsi qu'à des médias spécialisés tel MétéoMédia, qui diffuse en saison un bulletin sur les conditions routières deux fois par heure.

Ainsi, au chapitre des conditions routières hivernales, le Ministère met en œuvre un important processus de suivi de la qualité de l'information transmise aux usagers au moyen du Québec 511 Info Transports afin notamment de s'assurer qu'elle concorde avec ce que l'on observe sur les routes et autoroutes du Québec. Afin d'améliorer la qualité (pertinence, fiabilité, cohérence, etc.) de cette information, il s'affaire donc continuellement à parfaire ses processus de collecte et de diffusion de l'information ainsi qu'à rappeler les bonnes façons de faire à l'ensemble des personnes concernées.

Par ailleurs, le Ministère accorde une grande importance à la diffusion diligente de l'information générale concernant les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Ainsi, toutes les conférences de presse majeures que les ministres ont tenues ont été intégrées dans la salle de presse virtuelle du site Web. Les communiqués et la documentation officielle s'y rattachant ont été mis en ligne à l'intérieur d'un jour ouvrable. Dans le cas des autres conférences de presse, une procédure assure la diffusion des communiqués de presse sur le site Web des communiqués du gouvernement du Québec dans l'heure suivant le début de la conférence. De plus, le Ministère prend les dispositions nécessaires pour se conformer au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (voir la section 4.2).

Tenir compte de la satisfaction des citoyens

En 2011-2012, le Ministère a poursuivi différentes démarches pour mesurer le degré de satisfaction des citoyens quant à l'évaluation des produits et services qu'il met à leur disposition. Parmi celles-ci, on trouve le sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard du service Québec 511 Info Transports, dont les principaux résultats sont détaillés dans la partie 3 du présent rapport, sous l'indicateur 37.

D'autre part, en marge de l'élaboration de son prochain plan stratégique, le *Sondage sur les préoccupations et la satisfaction de la population en matière de transports*[33] a été réalisé à l'hiver 2012. Celui-ci met à jour les données de six enquêtes semblables réalisées depuis 2000. Il révèle des progrès quant à la satisfaction générale de la population en ce qui concerne la qualité des chaussées, la sécurité des routes, la congestion routière, l'entretien des routes l'hiver, la qualité des services de transport en commun, l'information aux citoyens et l'intervention du Ministère sur le plan du développement durable. Par ailleurs, selon la population, les cinq principales priorités d'intervention en transport des années sont respectivement : la réparation des ponts et des viaducs (priorité n° 1, comme en 2007), la réparation des routes, la réduction de la pollution de l'air, la congestion routière et la sensibilisation à la sécurité routière et l'éducation.

[33] La version finale du sondage est disponible l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/librairie/bpm/Sondage%20externe%20PS Rapport%20final%20revise FINAL 15 06 2012.pdf

3.3 Les résultats du Plan d'action de développement durable 2009-2013

Le 31 mars 2009, le Ministère rendait public son Plan d'action de développement durable 2009-2013 conformément à l'article 15 de la Loi sur le développement durable du Québec. Ce plan constitue l'engagement explicite du Ministère quant à la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. En 2010-2011, il y a eu une mise à jour de ce plan d'action qui regroupe les 14 actions et les 30 indicateurs qui sont considérés comme prioritaires dans la Stratégie de développement durable 2009-2013 du Ministère, elle aussi mise à jour. Pour 2011-2012, le pourcentage de réalisation mesuré du Plan d'action de développement durable est de 83 % (voir les résultats de l'indicateur 19 du Plan stratégique 2008-2012). La présente partie fait état des résultats atteints pour ce plan d'action.

Par ailleurs, la Stratégie ministérielle de développement durable 2009-2013 vise, tout comme le Plan d'action de développement durable, à assurer en tout temps des déplacements sécuritaires et efficaces, pour soutenir le développement économique et social, dans le respect de l'environnement et sans entraver les capacités des générations futures. Elle constitue un élément mobilisateur pour l'organisation et un outil de soutien pour la prise en considération du concept de développement durable dans l'ensemble de ses produits, services et activités. Elle est appliquée dans les trois domaines d'intervention du Ministère, soit la planification des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et la gouvernance. Elle incarne l'engagement du Ministère en matière de développement durable pour la période 2009-2013.

Les résultats en bref

Plan d'action de développement durable 2009-2013 du Ministère[34]

Indicateurs	Résultats				Cibles		Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012	2009-2013	
Objectif 1 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière ainsi que l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre							
Objectif ministériel 1 : Sensibiliser et former le personnel aux principes et aux applications du développement durable en transport							
Action 1.1 : Mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique							
1. Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable (%)	S.O.	52	56	60	—	80 % du personnel joint d'ici à 2011	106
2. Pourcentage du personnel joint ayant acquis une connaissance suffisante de la démarche de développement durable pour la prendre en compte dans ses activités courantes (%)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	—	50 % du personnel joint d'ici à 2013	107
Objectif 3 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Soutenir la recherche et les nouvelles pratiques et technologies contribuant au développement durable et en maximiser les retombées au Québec							
Objectif ministériel 2 : Stimuler la recherche et l'innovation favorisant le développement durable							
Action 2.1 : Élaborer et mettre en œuvre un cadre ministériel pour la priorisation de la recherche et de l'innovation favorisant entre autres le développement durable							
3. Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle (%)	S.O.	67	77	61	50	—	108
Objectif 4 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement							
Objectif ministériel 3 : Assurer la sécurité des usagers							
Action 3.1 : Publier et mettre en œuvre le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – volet environnement routier							
4a. Pourcentage des sommes investies en sécurité routière par rapport à trois milliards de dollars (1 milliard par année sur 3 ans) (%)	S.O.	35,9	73,1	109,0	—	100 % en 2011-2012	109

[34] La loi sur le développement durable précise à l'article 15 que « [ ] chaque ministère, organisme et entreprise compris dans l'Administration identifie dans un document qu'il doit rendre public les objectifs particuliers qu'il entend poursuivre pour contribuer à la mise en œuvre progressive de la stratégie (gouvernementale) [ ] ». Le ministère des Transports a rendu public son Plan d'action de développement durable 2009-2013, qui vise à contribuer à l'atteinte de huit des objectifs de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. En vertu de l'article 17 de cette loi, soulignons que les objectifs qui n'ont pas été retenus et les motifs à l'appui se trouvent à l'annexe C du Plan d'action de développement durable 2009-2013 du Ministère.

Indicateurs	Résultats				Cibles		Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012	2009-2013	
4b. Pourcentage du nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés par rapport à 60 sites (20 sites par année sur 3 ans) (%)	S.O.	35,0	71,7	100,0	—	100 % en 2011-2012	110
4c. Pourcentage combiné de réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales par rapport au total respectif de réalisation de chacune des mesures (%)	S.O.	36,7	77,3	128,0	—	100 % en 2011-2012	110
Action 3.2 : Mettre en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014							
5. Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels (%)	S.O.	82,5	76,2	83,2	80	—	111
Objectif 6 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux							
Objectif ministériel 4 : Optimiser la prise en compte du développement durable et de l'environnement dans la gestion des produits, services et activi.							
Action 4.1 : Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable, notamment un système de gestion environnementale (SGE)							
6. État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale au Ministère (%)	S.O.	10	55	100	—	SGE adopté d'ici à 2011	112
7. État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale	S.O.	6	8	8	—	Nombre de mesures ou d'activités	113
8. État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables	S.O.	5	11	14	—	Nombre de pratiques	114
Objectif 7 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services							
Objectif ministériel 5 : Favoriser une exploitation des infrastructures de transport dont l'impact est moindre sur l'environnement							
Action 5.1 : Pratiquer la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination							
9. État de réalisation (élaboration et publication) d'indicateurs et de cibles (%)	S.O.	5	100	100	—	À établir d'ici à 2011	116
10a. Pourcentage d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux concassés (%)	S.O.	S.O.	29,6	35,7	—	25 % en 2013	116
10b. Pourcentage de granulats recyclés dans les infrastructures routières (%)	S.O.	S.O.	6,4	8,1	—	8 % en 2013	117
10c. Pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée (%)	S.O.	S.O.	8,4	9,8	—	10 % en 2013	117
10d. Pourcentage de ponts acier-bois remplacés annuellement par des ponts d'un autre type (%)	S.O.	S.O.	29	38	—	25 % en 2013	117
10e. Quantité de rebuts métalliques recyclés annuellement par le Ministère (en tonnes métriques)	S.O.	S.O.	S.O.	3 057	—	Quantité de rebuts métalliques recyclés	118

Indicateurs	Résultats				Cibles		Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012	2009-2013	
Objectif ministériel 6 : Assurer la pérennité des infrastructures par une amélioration de leur état							
Action 6.1 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des chaussées							
11. Pourcentage des chaussées du réseau routier supérieur en bon état (%)							
· RSSCE	82,1	83,1	84,0	86,8	84,0	84,0*	118
· Hors RSSCE	62,0	64,1	67,5	72,0	68,0	68,0*	
· Ensemble du réseau	67,7	69,4	72,2	76,2	72,0	72,0*	
Action 6.2 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des structures							
12. Pourcentage des structures du réseau routier supérieur en bon état (%)	57,7	61,8	66,2	68,1	65,0	65,0*	119
13. Pourcentage des ponts du Ministère sur le réseau municipal en bon état (%)	38,6	43,8	46,6	48,7	45,3	45,3*	119
Objectif 18 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux							
Objectif ministériel 7 : Favoriser la concertation avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire							
Action 7.1 : Mettre en œuvre les dispositions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement des acteurs du milieu municipal qui soutiennent le dynamisme territorial							
14. Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées, auxquelles participe le Ministère	S. O.	3	3	12	—	Ensemble des dispositions appliquées d'ici à 2013	120
Objectif 20 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience							
Objectif ministériel 8 : Favoriser le transport collectif et actif							
Action 8.1 : Mettre en œuvre les programmes prévus dans la Politique québécoise du transport collectif relevant du Ministère							
15. Achalandage du transport en commun au Québec (millions de déplacements)	530,9	556,5	552,2	562,2	—	566,0	121
· Hausse depuis 2007-2008 (%)	1,3	6,2	5,9	7,3	—	8,0*	
16. Achalandage du transport adapté (déplacements)	6 439 024	6 777 895	7 027 582	7 038 343	—	6 793 335	121
· Hausse depuis 2007-2008 (%)	4,3	9,7	13,8	14,0	—	10,0*	
17. Nombre des initiatives incitant au transport actif grâce au Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)	14	32	36	31	—	Nombre total d'initiatives*	122
18. Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	68	84	124	147	—	130*	122

* Cible applicable au 31 mars 2012.

Indicateurs	Résultats				Cibles		Page
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012	2009-2013	
Objectif 22 de la Stratégie gouvernementale de développement durable : Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine et des ressources naturelles dans le respect de la capacité de support des écosystèmes							
Objectif ministériel 9 : Assurer une planification intégrée pour l'optimisation des réseaux de transport							
Action 9.1 : Élaborer et mettre en œuvre la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030							
19. Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision (%)	S.O.	20	50	85	—	100 % en 2010	123
Action 9.2 : Élaborer la stratégie et le plan d'action d'accompagnement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans une perspective de développement durable et en assurer le suivi							
20. Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec (%)	S.O.	40	40	40	—	100 % d'ici à 2010	123
21. Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	—	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	124
Action 9.3 : Élaborer et mettre en œuvre une politique québécoise sur l'intermodalité des transports							
22. Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports (%)	29	57	61	61	—	100 % en 2009	124
23. Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite (kt)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	—	Potentiel de réduction et d'évitement de 2010 à 2013	124
Objectif ministériel 10 : Contribuer à l'évitement et à la réduction des émissions de GES par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises							
Action 10.1 : Mettre en œuvre les actions d'évitement et de réduction inscrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et les mesures d'efficacité énergétique inscrites dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 qui relèvent du Ministère et qui sont du domaine du transport des marchandises							
24. Quantité d'émissions de GES prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère (kt)	S.O.	170	212	277	—	1 460*	125

* Cible applicable au 31 mars 2012.

OBJECTIF 1

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière ainsi que l'assimilation des savoirs et savoir-faire qui en facilitent la mise en œuvre

Objectif ministériel 1 - Sensibiliser et former le personnel aux principes et aux applications du développement durable en transport

ACTION 1.1

Mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique

L'action 1.1 vise à informer tout le personnel du Ministère des démarches gouvernementales et ministérielles en matière de développement durable ainsi que de leurs implications. Elle a également pour objectif de fournir au personnel des outils lui permettant de mettre en pratique les nouvelles connaissances acquises afin que sa contribution aux activités du Ministère tienne compte des principes du développement durable.

Cette action constitue une activité incontournable de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. Dans son Plan d'action de développement durable 2009-2013, le Ministère s'engage à mettre en œuvre des activités contribuant à la réalisation du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation des personnels de l'administration publique. Pour ce faire, il a adopté, en juillet 2010, un plan ministériel de sensibilisation et de formation qui vise notamment à accompagner le personnel dans sa démarche de développement durable.

Indicateur 1

Pourcentage du personnel joint par les activités de sensibilisation au développement durable

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2010-2011
S.O.	52 %	56 %	60 %	80 % du personnel sera joint d'ici à 2011

Commentaires

Journée d'accueil ministériel

- Le Ministère a organisé deux journées d'accueil ministériel pour ses 249 nouveaux employés, soit 4 % du total des employés au 31 mars 2012. Ces journées visaient à fournir de l'information sur le Ministère, à permettre aux nouveaux employés de comprendre leur rôle au sein de l'organisation, ainsi qu'à leur faire connaître la démarche gouvernementale et ministérielle de développement durable.

Bien qu'elles ne soient pas considérées dans le suivi de cet indicateur, afin d'éviter de comptabiliser un employé sensibilisé plus d'une fois, le Ministère a mis en œuvre deux autres mesures de sensibilisation au développement durable en 2011-2012. Ces dernières visaient notamment à rejoindre le personnel qui n'a pas encore participé à une telle activité et à s'assurer de la rétention des connaissances transmises jusqu'à présent.

Module en ligne de sensibilisation au développement durable

- Du 15 décembre 2011 au 3 février dernier, l'ensemble des employés du Ministère ayant une adresse courriel au bureau a été invité à participer à un module en ligne de sensibilisation au développement durable. Cet exercice visait à favoriser la compréhension de ce concept ainsi qu'à présenter la démarche gouvernementale de développement durable et sa mise en œuvre au sein du Ministère.
- Au terme de l'exercice, 1 887 employés ont consulté le module et 1 439 l'ont complété. Ainsi, près du tiers du personnel du Ministère visé par cette première phase a été sensibilisé au développement durable.
- Le module était précédé et suivi de questionnaires facultatifs. Les résultats indiquent qu'après avoir complété le module :
  - 90,6 % des répondants connaissaient la contribution qu'ils pouvaient apporter au Plan d'action de développement durable du Ministère comparativement à 35,2 % auparavant;
  - 89,4 % ont été en mesure de reconnaître la définition de développement durable inscrite dans la Loi comparativement à 71,8 % auparavant;
  - 99,1 % se déclaraient prêts à modifier certaines façons de faire afin de contribuer à la démarche québécoise de développement durable.
- De plus, 67,7 % des répondants savaient, avant de compléter le module, que le Ministère s'était doté d'un Plan d'action de développement durable.
- Une seconde phase de l'exercice sera mise en place en 2012 pour joindre le personnel ouvrier du Ministère.

Section développement durable du site intranet

En décembre 2011, le Ministère lançait une nouvelle section intranet portant sur le développement durable. Cette dernière propose notamment diverses informations sur la démarche gouvernementale et ministérielle de développement durable ainsi que des capsules de sensibilisation.

Indicateur 2

Pourcentage du personnel joint ayant acquis une connaissance suffisante de la démarche de développement durable pour la prendre en compte dans ses activités courantes

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	S.O	S.O	S.O	50 % du personnel joint aura, d'ici à 2013, une connaissance suffisante de la démarche de développement durable pour la prendre en compte dans ses activités courantes

Commentaire

- Aucune activité de formation n'a été réalisée en 2011-2012, puisque la priorité a été accordée à la sensibilisation.

OBJECTIF 3

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Soutenir la recherche et les nouvelles pratiques et technologies contribuant au développement durable et en maximiser les retombées au Québec

Objectif ministériel 2 - Stimuler la recherche et l'innovation favorisant le développement durable

ACTION 2.1

Élaborer et mettre en œuvre un cadre ministériel pour la priorisation de la recherche et de l'innovation favorisant entre autres le développement durable

Afin de s'assurer que le développement durable est au cœur de ses priorités de recherche, le Ministère favorise les projets de recherche présentant une forte composante en développement durable. Cette démarche est réalisée grâce à un mécanisme de priorisation des projets de recherche à contrat dans lequel le niveau d'intégration des principes de développement durable est l'un des critères d'évaluation servant à bâtir la programmation de recherche annuelle approuvée par les autorités du Ministère.

Indicateur 3

Nombre de projets de recherche présentant une forte composante en développement durable démarrés dans l'année par rapport au nombre de projets démarrés inscrits dans la programmation de recherche annuelle

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
S.O.	8 sur 12 67 %*	10 sur 13 77 %**	19 sur 31 61 %**	50 % du total des projets démarrés dans l'année présentent une forte composante en développement durable

* Les projets démarrés en 2009-2010, mais n'ayant pas été soumis lors de l'appel de projets pour établir la programmation 2009-2010, n'ont pas été évalués pour le critère d'intégration des principes de développement durable.

** Une évaluation systématique du critère d'intégration des principes de développement durable pour tous les projets démarrés en 2010-2011 et 2011-2012 a été effectuée.

Commentaire

Les 31 projets de recherche démarrés dans l'année ont été soumis à la procédure d'analyse de la composante en développement durable et 61 % ont obtenu une note supérieure ou égale à 6/10; ils comprennent donc une forte composante en développement durable. Ainsi, la cible a été atteinte en 2011-2012.

OBJECTIF 4

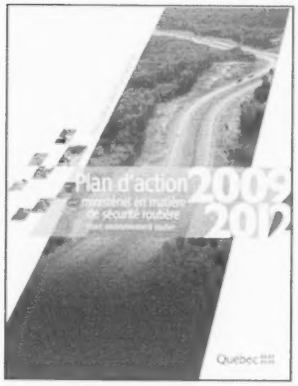
DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement

Objectif ministériel 3 - Assurer la sécurité des usagers

ACTION 3.1

Publier et mettre en œuvre le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 – volet environnement routier



Afin que le Québec devienne un chef de file mondial en sécurité routière, le Ministère s'associe à plusieurs partenaires déterminés à atteindre des objectifs communs en la matière.

Une des contributions du Ministère en sécurité routière, afin d'assumer pleinement son rôle de leader dans ce domaine, est reprise dans son plan d'action ministériel, publié le 4 mai 2010, qui a pour objet d'améliorer le bilan routier au Québec et de s'assurer d'optimiser les gains de sécurité dans les divers projets routiers qui se réaliseront dans les prochaines années.

Indicateur 4a

Pourcentage des sommes investies en sécurité routière par rapport à 3 milliards de dollars (1 milliard de dollars par année sur 3 ans)

Résultats			Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
35,9 % (1,08 G$)	73,1 % (2,19 G$)	109,0 % (3,27 G$)	100 % des investissements prévus dans le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière seront réalisés (3 G$)

Commentaires

- Pour la période de son Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière – volet environnement routier, le Ministère a respecté son engagement d'effectuer des investissements annuels d'au moins 1 milliard de dollars (G$) pour rendre ses infrastructures routières plus sécuritaires. En effet, 1,078 milliard, 1,116 milliard et 1,076 milliard ont été investis respectivement en 2009-2010, 2010-2011 et 2011-2012.
- Par ailleurs, le Ministère a réalisé en 2011-2012, 58 audits et avis. Ces mesures proactives ont comme principal objectif d'améliorer la sécurité des déplacements sur le réseau routier.

Indicateur 4b

Pourcentage du nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés par rapport à 60 sites (20 sites par année sur 3 ans)

(Cet indicateur est lié à l'indicateur 23 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultats			Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
35,0 % (21 sites)	71,7 % (43 sites)	100,0 % (60 sites)	100 % du nombre de sites à potentiel d'amélioration prévus dans le Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière seront corrigés (60 sites)

Commentaire

- Pour 2011-2012, le Ministère a corrigé 17 sites à potentiel d'amélioration, ce qui est en deçà de sa cible annuelle. Toutefois, avec un total de 60 sites corrigés pour la période 2009-2010 à 2011-2012 (trois ans), le Ministère a néanmoins atteint 100 % de la cible fixée.

Indicateur 4c

Pourcentage combiné de réalisation des mesures adaptées aux problématiques régionales par rapport au total respectif de réalisation de chacune des mesures

(La mesure 7 est liée à l'indicateur 31 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Mesures	Résultats			Cibles
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Réalisation combinée des mesures adaptées aux problématiques régionales*	36,7 %	77,3 %	128,0 %	100 %
1. Correction de l'orniérage	554 km	1 174 km	1 870 km	1 500 km
2. Asphaltage des accotements (un côté)	1 039 km	2 165 km	3 419 km	2 500 km
3. Installation/remplacement de glissières de sécurité	253 km	499 km	1 043 km	750 km
4. Remplacement des extrémités de glissières sur autoroute	773	2 389	4 399	3 000
5. Implantation de bandes rugueuses**	594 km	1 032 km	1 508 km	1 800 km
6. Petite signalisation (nombre d'interventions)	85 847	177 216	270 570	180 000
7. Marquage (taux de présence sur les routes au printemps)***	88,8 %	85,6 %	88,1 %	77 %

* Moyenne arithmétique du pourcentage de réalisation des mesures 1 à 7.

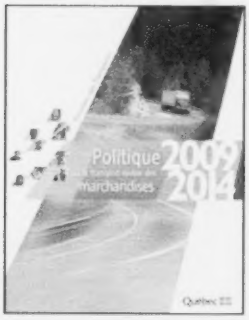
** L'implantation de bandes rugueuses est la seule mesure dont la cible n'a pas été atteinte. Ceci est notamment dû au fait qu'à certains endroits, l'implantation de la bande rugueuse a été reportée, puisque des travaux de réfection de la surface y sont prévus à plus ou moins court terme.

*** Comme cette mesure n'est pas cumulative, le pourcentage utilisé dans le calcul du pourcentage de réalisation combinée des mesures pour chacune des trois années d'application du plan est établi comme suit : résultat de l'année divisé par la cible 2011-2012, lequel résultat est ensuite multiplié par les facteurs de pondération suivants : 1/3 en 2009-2010, 2/3 en 2010-2011 et 1 en 2011-2012.

Commentaires

- Le plan d'action cible la réalisation de sept mesures de sécurité ayant une efficacité reconnue sur l'amélioration de la sécurité de l'environnement routier, à savoir : la correction de l'orniérage, l'asphaltage des accotements, l'installation et le remplacement de glissières de sécurité, le remplacement des extrémités de glissières sur autoroute, l'implantation de bandes rugueuses, la petite signalisation et le marquage.
- En 2011-2012, le Ministère a respecté la majorité de ses engagements liés aux mesures adaptées aux problématiques régionales, ce qui lui a permis de dépasser la cible fixée, atteignant 128 % pour la période 2009 à 2012. Cet excellent résultat démontre toute l'importance que le Ministère accorde à l'amélioration de la sécurité routière de son réseau afin d'assurer des déplacements sécuritaires.

ACTION 3.2
Mettre en œuvre la Politique ministérielle sur le transport routier des marchandises 2009-2014



Afin de soutenir la croissance et la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises, le Ministère, en collaboration avec ses partenaires gouvernementaux, a rendu publique, en juin 2009, une politique ministérielle propre au transport routier des marchandises. La mise en œuvre de cette politique repose sur un plan d'action annuel qui établit les cibles à atteindre, qui favorise et met en évidence la contribution des partenaires privés et gouvernementaux et qui tient compte de la conjoncture changeante de cet environnement particulier.

Indicateur 5

Pourcentage de réalisation des actions prévues dans les plans d'action annuels

(Cet indicateur est lié à l'indicateur 9 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
S.O.	82,5 %	76,2 %	83,2 %*	L'ensemble des actions prévues dans les plans d'action annuels sera réalisé à 80 %

* À noter que pour 2011-2012, 79 des 81 actions ont été considérées pour le calcul du niveau de performance. Deux actions ont été retirées, car elles sont devenues non pertinentes en raison d'une orientation en voie de révision pour l'action principale à laquelle elles étaient subordonnées. De plus, un certain nombre d'actions inscrites dans le plan annuel relèvent de la responsabilité des partenaires privés et publics du Ministère. Le degré de réalisation de ces dernières n'est donc pas sous le contrôle direct du Ministère, notamment parce que les partenaires n'ont pas les mêmes calendriers de reddition de comptes.

Commentaires

- Le plan d'action visait à établir clairement les cibles à atteindre pour l'année 2011-2012. Il a fait l'objet d'un consensus parmi tous les acteurs concernés, qui ont été consultés lors de sa préparation.

- Pour l'année 2011-2012, les 14 axes d'intervention de la politique ont été abordés. De plus, 42 pistes d'action inscrites dans le plan ont été mises en œuvre et appuyées par 81 actions du Ministère et de ses partenaires. Le pourcentage de réalisation des actions prévues (83,2 %) a légèrement dépassé la cible de 80 %, ce qui correspond à un écart de 3,2 %.

OBJECTIF 6

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux

Objectif ministériel 4 - Optimiser la prise en compte du développement durable et de l'environnement dans la gestion des produits, services et activités

ACTION 4.1

Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable, notamment un système de gestion environnementale (SGE)

La Politique administrative pour un gouvernement écoresponsable, signée le 16 juin 2009 par le secrétaire général du Conseil exécutif, a pour objet d'inciter l'administration publique à mener des actions et à adopter des pratiques concrètes de gestion environnementale et d'acquisition écoresponsables.

Afin de s'assurer que l'environnement et le développement durable sont adéquatement considérés dans l'ensemble de ses produits, services et activités, le Ministère s'est notamment engagé à adopter une approche globale en matière de gestion environnementale, c'est-à-dire implanter un SGE. La mise sur pied de cette initiative se fait de manière progressive et a débuté avec la ligne d'affaires « Gestion des infrastructures de transport - Infrastructures routières » qui comprend :

- la conservation des chaussées;
- la conservation des structures;
- l'amélioration des infrastructures routières;
- le développement des infrastructures routières.

Indicateur 6

État d'avancement de la mise en œuvre d'un système de gestion environnementale au Ministère*

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2010-2011
S.O.	10 %	55 %**	100 %	Avoir adopté un système de gestion environnementale d'ici à 2011

* La mise en place d'un SGE selon le modèle ISO 14001 se fait en quatre étapes : la planification, la mise en œuvre, le contrôle et l'évaluation. Le résultat mesure l'état d'avancement de la première étape (planification) du processus d'implantation d'un SGE selon la norme ISO. Son adoption formelle est prévue à la fin de la deuxième étape (mise en œuvre).

** Une modification a été apportée au résultat de 2010-2011 afin qu'il soit cumulatif plutôt qu'annuel.

Commentaires

- En 2011-2012, le Ministère a poursuivi sa démarche d'implantation d'un SGE en finalisant l'étape de planification (100 %). Les actions ont été menées sur les aspects environnementaux, sur les obligations légales et règlementaires, sur les pratiques et méthodes ministérielles en environnement ainsi que sur la détermination d'objectifs et de cibles.
- Après le dépôt du *Rapport sur l'état d'avancement du projet d'implantation d'un SGE de type ISO 14001 – Rapport final phase I*, le 21 juin 2011, le Ministère a amorcé l'étape de mise en œuvre. Il a notamment procédé à la détermination des aspects environnementaux significatifs, à l'élaboration de plans de gestion concernant ces derniers et à l'élaboration de documents méthodologiques et d'encadrement dont le Manuel du SGE.
- Le *Rapport sur l'état d'avancement du projet d'implantation d'un SGE de type ISO 14001 – Rapport final phase II Mise en œuvre* a été déposé au 30 mars 2012.
- Il est prévu que le SGE soit adopté et fonctionnel en 2012-2013 dès que l'étape de mise en œuvre sera terminée. Amorcée en 2011-2012, elle est réalisée à 60 %.

Indicateur 7

État d'avancement de la mise en œuvre de mesures ou d'activités contribuant à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	6	8	8	Nombre de mesures ou d'activités mises en œuvre pour contribuer directement à l'atteinte des objectifs nationaux de gestion environnementale

Commentaires

Les mesures ou activités suivantes ont été mises en œuvre ou consolidées en 2011-2012 :

1. Le Ministère met à la disposition de ses employés 82 salles de vidéoconférence. Des systèmes portatifs sont également disponibles. De plus, chaque directeur territorial détient un système personnel qui favorise les échanges entre directions.
2. Le Ministère s'est entendu avec le propriétaire du siège social à Québec pour qu'un système de balayage (étage par étage) de l'éclairage soit installé. Ce dernier éteint quotidiennement les lumières à compter de 20 h et la ventilation à partir de 18 h. D'autres mesures sont aussi prises lors de certains aménagements en vue de l'installation d'interrupteurs à détection de mouvement pour les lumières de salles de bain et les salles de repos lorsque la situation le permet.
3. Au moins 60 % du personnel du Ministère a accès à un système de récupération multimatière (papier ou carton, verre, métal, plastique).
4. Afin de réduire la consommation d'eau embouteillée au bureau, le Ministère a fait installer des refroidisseurs reliés au système des municipalités.

5. Le mobilier est réemployé lors des aménagements jusqu'à sa fin de vie utile. Les cartouches d'imprimantes vides sont retournées systématiquement au fournisseur conformément au guide d'achat produit par le Centre de services partagés du Québec (CSPQ). La déclaration des biens excédentaires (mobilier, fournitures, espaces réservés, cartouches d'imprimantes, etc.) faite auprès du CSPQ favorise aussi le réemploi de ces biens.

6. Les imprimantes du Ministère sont configurées par défaut en mode recto verso. Au moment de l'acquisition de nouvelles imprimantes, l'option recto verso est commandée. Le personnel a également été sensibilisé à l'importance d'imprimer recto verso, de faire de la lecture à l'écran, de privilégier l'impression en noir et blanc et de n'imprimer que lorsque nécessaire.

7. Pour l'année 2011-2012, trois nouvelles technologies ont été intégrées au parc roulant du Ministère :
   - une technologie de limiteur de ralenti moteur pour camion qui oblige l'arrêt du moteur du véhicule tout en permettant l'utilisation des accessoires électriques qui l'équipent;
   - un antirouille biodégradable (sans produits pétroliers) qui n'a pas besoin d'être refait chaque année pour protéger les châssis et les composants des camions lourds;
   - une huile synthétique à haut rendement pour utilisation dans le rouage d'entraînement des camions. Cette technologie permet une réduction de 1 % de la consommation de carburant.

8. Un modèle d'analyse de la consommation de carburant par kilomètre parcouru pour les principales catégories de véhicules lourds et légers du CGER a été réalisé en 2011-2012. En mars 2012, le CGER a aussi proposé au Ministère des mesures visant la réduction de la consommation de carburant de ses véhicules. Ces propositions sont à l'étape de l'analyse par les autorités du Ministère.

Indicateur 8

État d'avancement de la mise en œuvre de pratiques d'acquisition écoresponsables

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	5	11	14	Nombre des pratiques d'acquisition écoresponsables

Commentaires

Les pratiques d'acquisition écoresponsables suivantes ont été mises en œuvre en 2011-2012 :

1. Le Ministère utilise sur ses routes gravelées un abat-poussière conforme à la norme NQ 2410-300. L'objet de cette norme est de fixer les exigences écotoxicologiques des produits utilisés comme abat-poussières et ainsi réduire les effets négatifs sur l'environnement.

2. Pour deux produits (peinture de marquage et émulsions de bitume), le Ministère demande aux fournisseurs de documenter leur procédure de nettoyage ou de disposition des contenants. Pour 2011-2012, il a été constaté que les contenants sont effectivement gérés de façon responsable. Dans le cas des émulsions, les résidus sont déjà recyclés.

3. Dans ses achats de bitume, le Ministère acquiert des bitumes prêts à l'emploi pour la fabrication d'enrobés tièdes. Ces produits nécessitent moins d'énergie pour le chauffage lors de la fabrication.

Les pratiques d'acquisition écoresponsables suivantes ont été poursuivies ou réalisées dans un précédent exercice financier :

4. La peinture alkyde a été remplacée par de la peinture à base d'eau près de quatre ans avant la date fixée par la règlementation fédérale. Le Ministère a acheté, en 2011, environ 2 531 000 litres de peinture à base d'eau, ce qui représente environ 92 % de tous ses besoins en peinture (signalisation).

5. Le Ministère a entrepris des démarches pour sensibiliser des entreprises québécoises à fournir un abat-poussière de type organique et certifié pour ses aéroports nordiques. Une réponse positive a été reçue de leur part. Les démarches pour faire certifier leur produit sont amorcées, mais c'est un processus qui peut prendre jusqu'à un an.

6. Au 31 mars 2012, le parc informatique du Ministère était composé d'au moins 80 % d'appareils répondant aux critères *Electronic Product Environmental Assessment Tool*. Notons que pour les acquisitions d'ordinateurs, le Ministère vise notamment à atteindre obligatoirement le niveau de classification « Argent » de ces critères.

7. Le Ministère acquiert des imprimantes moins dommageables pour l'environnement car les modèles offerts dans l'offre permanente du CSPQ répondent à des critères environnementaux.

8. Le Ministère a acheté au moins 80 % de papiers et de cartons contenant des fibres postconsommation pour les papiers fins, les fournitures de bureau et les papiers sanitaires.

9. Le Ministère utilise du papier recyclé contenant au moins 50 % de fibres postconsommation dans 98,5 % de ses impressions. Il surpasse donc les critères du MDDEP pour cette pratique écoresponsable qui demande qu'au moins 50 % des contrats d'impression soient faits de papier recyclé contenant au moins 30 % de fibres postconsommation.

10. En 2011-2012, 40 % des cartouches d'impression laser acquises par le Ministère étaient des cartouches réusinées. Les produits défectueux sont retournés systématiquement au fournisseur conformément au guide d'achat produit par le CSPQ.

11. Le Ministère loue du CGER plus de 1 400 véhicules légers, dont 36 berlines hybrides, 60 utilitaires hybrides, 3 camionnettes hybrides et 1 véhicule à faible consommation.

12. Le CGER dispose d'une équipe de conseillers à la clientèle dont la fonction est de recueillir les besoins des utilisateurs et de leur proposer les véhicules les mieux adaptés. En 2010-2011, un mécanisme formel d'approbation des ajouts de véhicules a été mis en place au Ministère.

13. Un agent de prétrempage a été ajouté au sel de déglaçage. Il s'agissait d'un projet pilote réalisé en 2009-2010.

14. Une démarche structurée de pratiques d'acquisition écoresponsables a été mise en oeuvre au Service des acquisitions. Le champ d'action et la démarche à suivre pour atteindre les objectifs du présent indicateur ont été définis. Le Ministère a aussi établi la procédure à suivre pour documenter et compiler tous les gestes faits en matière de développement durable afin que ses données soient fiables et facilement vérifiables.

Par ailleurs, le Ministère a démarré des projets pour identifier et développer des spécifications en vue d'obtenir des produits plus durables dans deux domaines, soit les produits de colmatage de fissures et les balises flexibles pour les glissières de sécurité. Il a aussi amorcé des consultations en vue d'établir des marges préférentielles dans certains contrats d'approvisionnement. Ces marges préférentielles seraient accordées, selon le cas, aux entreprises qui ont fait des démarches pour favoriser le développement durable.

OBJECTIF 7

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services

Objectif ministériel 5 - Favoriser une exploitation des infrastructures de transport dont l'impact est moindre sur l'environnement

ACTION 5.1

Pratiquer la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles avant de procéder à leur élimination

Compte tenu de l'importance de poursuivre la réduction, le réemploi, le recyclage et la valorisation des matières résiduelles (3RV-E) lors de travaux routiers, le Ministère s'est engagé à entreprendre les démarches nécessaires afin de produire un ou des indicateurs mesurables (indicateur 9). Les résultats de l'action sont mesurés par les indicateurs retenus (indicateurs 10).

Indicateur 9

État de réalisation (élaboration et publication) d'indicateurs et de cibles

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2010-2011
S.O.	5 %	100 %	100 %	Le ou les indicateurs et cibles seront établis d'ici à 2011

Commentaires

- Le Ministère a mis en place un groupe de travail ministériel sur les pratiques de réduction, de réemploi, de recyclage et de valorisation des matières résiduelles dont le mandat consistait à élaborer des indicateurs accompagnés d'une ou de cibles mesurables au 31 mars 2011 pour l'action 5.1 du Plan d'action de développement durable 2009-2013.
- Le groupe de travail a proposé cinq indicateurs qui ont été soumis et approuvés par les autorités du Ministère le 30 mai 2011. En 2011-2012, les cinq indicateurs font l'objet d'une reddition de comptes.

Indicateur 10a

Pourcentage d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux concassés

Résultats			Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	29,6 %	35,7 %	25 % en 2013

Commentaire

- En 2011-2012, la quantité d'enrobés à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ou concassés a atteint 1 770 138 tonnes métriques. La proportion d'enrobé à chaud contenant des granulats bitumineux recyclés ou concassés par rapport à la quantité totale d'enrobé produite (4 957 401 tonnes métriques) est donc de 35,7 %. L'objectif de 25 % prévu pour 2012-2013 est donc atteint et même dépassé.

Indicateur 10b

Pourcentage de granulats recyclés dans les infrastructures routières

Résultats			Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	6,4 %	8,1 %	8 % en 2013

Commentaires

- On entend par le terme « infrastructures routières », tous les ouvrages reliés à la chaussée. Cet indicateur inclut donc les données des indicateurs 10a et 10c, ainsi que les quantités de granulats recyclés utilisés dans les remblais, les enrochements et dans des ouvrages sur les abords de route tels que des monticules antibruit.
- En 2011-2012, la quantité totale de granulats utilisés dans les infrastructures routières a été de 19 411 278 tonnes métriques et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 1 565 611 tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans les infrastructures routières est donc de 8,1 %.

Indicateur 10c

Pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée

Résultats			Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	8,4 %	9,8 %	10 % en 2013

Commentaires

- La structure de chaussée inclut la couche de fondation, la couche de sous-fondation, les accotements ainsi que les coussins et l'enrobage des conduites.
- Une large part des matériaux recyclés sont réutilisés dans les matériaux granulaires constituant la couche de fondation, principalement grâce à la technique de décohésionnement d'une épaisseur d'enrobé avec une épaisseur de matériau granulaire de la couche de fondation en place.
- En 2011-2012, la quantité totale des matériaux granulaires utilisés dans la structure de chaussée a été de 10 915 045 tonnes métriques et la quantité de granulats recyclés qui y ont été incorporés a été de 1 069 191 tonnes métriques. Le pourcentage de granulats recyclés utilisés dans la structure de chaussée est donc de 9,8 %.

Indicateur 10d

Pourcentage de ponts acier-bois remplacés annuellement par des ponts d'un autre type (sans bois traité sous pression)

Résultats			Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	29 %	38 %	25 % en 2013

Commentaire

- En 2011-2012, 55 ponts acier-bois ont été remplacés. De ce nombre, 21 ponts (38 %) l'ont été par un autre type de pont qu'acier-bois.

Indicateur 10e

Quantité de rebuts métalliques recyclés annuellement par le Ministère (en tonnes métriques)

Résultats			Cible
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	S.O.	3 057	Quantité de rebuts métalliques recyclés par le Ministère (en tonnes métriques)

Commentaire

- La quantité de rebuts métalliques recyclés par le Ministère en 2011-2012 est de 3 057 tonnes métriques pour une valeur totale de 1 000 558 $. On évite ainsi que ces rebuts soient envoyés dans un dépotoir ou un site d'enfouissement sanitaire.

Objectif ministériel 6 - Assurer la pérennité des infrastructures par une amélioration de leur état

ACTION 6.1
Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des chaussées

Conformément au Plan québécois des infrastructures intitulé *Des fondations pour réussir*, le Ministère s'est doté d'un plan de redressement de l'état du réseau routier pour la période 2007-2022 comportant, entre autres choses, un volet qui est consacré au redressement du réseau routier et qui a comme objectif d'assurer l'amélioration de la qualité des infrastructures routières sur un horizon de 15 ans. Ce plan prévoit que 83 % des chaussées seront en bon état selon le confort de roulement en 2022.

Indicateur 11

Pourcentage des chaussées du réseau supérieur en bon état

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 1 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

	Résultats				Cible
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
RSSCE	82,1 %	83,1 %	84,0 %	86,8 %	84,0 %
Hors RSSCE	62,0 %	64,1 %	67,5 %	72,0 %	68,0 %
Ensemble du réseau	67,7 %	69,4 %	72,2 %	76,2 %	72,0 %

ACTION 6.2
Poursuivre la mise en œuvre du Plan de redressement du réseau routier 2007-2022 afin d'améliorer la qualité des structures

En ce qui concerne l'amélioration de la qualité des structures, le Plan de redressement du réseau routier québécois pour la période 2007-2022 prévoit globalement que 80 % des structures seront en bon état en 2022.

Indicateur 12

Pourcentage des structures du réseau routier supérieur en bon état

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 2 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Une structure en bon état est une structure qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

Résultats				Cibles*
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
57,7 %	61,8 %	66,2 %	68,1 %	65,0 %

* Les cibles qui avaient été publiées à l'origine dans le Plan d'action de développement durable 2009-2013 ont été harmonisées avec celles du Plan stratégique 2008-2012 du Ministère.

Indicateur 13

Pourcentage des ponts du Ministère sur le réseau municipal en bon état

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 3 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Un pont en bon état est un pont qui ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

Pont du Docteur J.-W.-Paquin dans le rang Sainte-Cécile au-dessus de la rivière David, à Saint-David, construit en 2011.

Résultats				Cible*
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
38,6 %	43,8 %	46,6 %	48,7 %	45,3 %

* Les cibles qui avaient été publiées à l'origine dans le Plan d'action de développement durable 2009-2013 ont été harmonisées avec celles du Plan stratégique 2008-2012 du Ministère.

OBJECTIF 18

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux

Objectif ministériel 7 - Favoriser la concertation avec les principaux acteurs en matière d'aménagement et de développement du territoire

ACTION 7.1

Mettre en œuvre les dispositions du Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement des acteurs du milieu municipal qui soutiennent le dynamisme territorial

L'orientation 6 de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 comprend une activité qui porte sur « [...] l'accompagnement des principaux acteurs qui interviennent et animent la dynamique locale et régionale, dont prioritairement les municipalités, les établissements des réseaux de l'éducation, de la santé et des services sociaux, ainsi que des entreprises ».

Le Ministère participe aux travaux de la Table d'accompagnement conseil auprès des organismes municipaux. Cette table interministérielle a élaboré le Plan d'action gouvernemental pour l'accompagnement conseil des organismes municipaux dans leurs démarches de développement durable.

Indicateur 14

Nombre de dispositions du Plan d'action gouvernemental appliquées auxquelles participe le Ministère

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	3	3	12	L'ensemble des dispositions du Plan d'action gouvernemental auxquelles participe le Ministère seront appliquées d'ici à 2013

Commentaires

- Comme membre de la Table d'accompagnement conseil auprès des organismes municipaux, coprésidée par le MAMROT et le MDDEP, le Ministère a contribué en 2011-2012 à la mise en œuvre, à la poursuite ou à la réalisation de 12 actions du plan d'action :
  - **1.1.1** Dresser un portrait de situation des démarches de développement durable menées par les organismes municipaux (poursuivie).
  - **1.1.2** Élaborer une approche permettant de déterminer la proportion d'organismes municipaux ayant adopté une démarche de développement durable (mesure du 20 % d'ici 2013) (poursuivie).
  - **1.1.3** Consulter des représentants des organismes municipaux afin de déterminer les besoins d'accompagnement de ceux-ci notamment par les ministères et organismes (mise en œuvre).
  - **1.1.4** Inventorier les actions des ministères et organismes, contribuant à un développement durable, qui ont des incidences sur les interventions des organismes municipaux et qui nécessitent un accompagnement (poursuivie).
  - **1.1.5** Réaliser un inventaire des outils et moyens d'accompagnement existants tant par les ministères et organismes que par des organisations externes (poursuivie).
  - **1.2.1** Les actions visant à répondre aux besoins des organismes municipaux (poursuivie).
  - **1.2.2** Les actions visant à répondre aux besoins des ministères et organismes de promouvoir et de mettre en œuvre, auprès des organismes municipaux, leurs actions qui contribuent à un développement durable (poursuivie).
  - **2.1** Actions relatives aux besoins des organismes municipaux (poursuivie).
  - **2.2** Actions visant à répondre aux besoins des ministères et organismes de promouvoir et de mettre en œuvre, auprès des organismes municipaux, leurs actions qui contribuent à un développement durable (poursuivie).
  - **3.1.1** Participer à la réalisation et à la publication d'un premier bilan des contributions, sur une base volontaire, des organismes municipaux à la démarche québécoise de développement durable en faisant part de leurs initiatives les plus réussies et de leurs pratiques exemplaires (réalisée).
  - **3.1.2** Mesurer l'atteinte de la cible visant 20 % des organismes municipaux ayant adopté une démarche de développement durable d'ici 2013 (mise en œuvre).
  - **3.2.1** Déposer à la Table d'accompagnement conseil auprès des organismes municipaux un état de situation des actions réalisées (réalisée).

Ces actions consistaient notamment en l'élargissement de la Table afin d'accueillir des représentants des associations municipales ainsi que des villes de Québec et de Montréal, au démarrage du projet « Démarches intégrées de développement durable en milieu municipal et régional », à la poursuite du projet de « Répertoire des outils gouvernementaux pour le développement durable municipal » et à la réalisation d'un état de situation des initiatives de développement durable des organismes municipaux.

OBJECTIF 20

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience

Objectif ministériel 8 - Favoriser le transport collectif et actif

ACTION 8.1

Mettre en œuvre les programmes prévus dans la Politique québécoise du transport collectif relevant du Ministère

La Politique québécoise du transport collectif comprend sept programmes d'aide financière. En plus de concourir à la réduction des émissions de GES, l'application de ces programmes accroîtra l'accessibilité du transport collectif partout au Québec, autant dans les villes que dans les milieux ruraux.

Indicateur 15

Pourcentage d'augmentation de l'achalandage du transport en commun

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 10 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultats*					Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2007-2012
524,1	530,9 Hausse de 1,3 %**	556,5 Hausse de 6,2 %**	555,2 Hausse de 5,9 %**	562,2 Hausse de 7,3 %**	566,0 Hausse de 8,0 %**

* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 correspondent respectivement aux achalandages, en millions de déplacements, des années civiles 2006 à 2010. Les données de l'année 2010 sont les plus récentes disponibles au moment de produire ce rapport annuel de gestion.

** La hausse en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de l'année 2007-2008 (c'est-à-dire ceux de l'année civile 2006). L'achalandage du transport en commun exclut les passagers des services de transport adapté.

Indicateur 16

Pourcentage d'augmentation de l'achalandage du transport adapté

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 13 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultats*					Cible
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
6 175 759	6 439 024 Hausse de 4,3 %**	6 777 895 Hausse de 9,7 %**	7 027 582 Hausse de 13,8 %**	7 038 343 Hausse de 14,0 %**	6 793 335 Hausse de 10,0 %**

* Les résultats de 2007-2008 à 2011-2012 correspondent respectivement aux achalandages des années civiles 2006 à 2010.

** La hausse présentée en pourcentage correspond à la variation par rapport aux résultats de 2007-2008 (année civile 2006).

Indicateur 17

Nombre des initiatives incitant au transport actif grâce au Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)

(Cet indicateur correspond à l'indicateur 11 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile	Nombre de projets			
	Résultats*			
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Volet : transport actif				
· Plans de mobilité active	—	4	7	5
· Infrastructures et équipements	6	21	18	18
· Activités de formation à l'intention des responsables municipaux	1	1	1	—
· Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population	7	6	10	8
TOTAL	**14**	**32**	**36**	**31**

* Les projets sont comptés dans l'année où ils ont débutés. Étant donné les délais d'analyse des demandes de subventions, un projet pourrait commencer pendant une année et l'aide accordée au cours d'une année ultérieure. En conséquence, certains résultats ont été révisés à la hausse pour les années antérieures à 2011-2012.

Indicateur 18

Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

(Cet indicateur correspond aux actions 6 et 7 de l'indicateur 20 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultats*				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
68 kt	84 kt	124 kt	147 kt	130 kt

* La reddition de comptes des actions 6 et 7 ne concernait que les initiatives visant l'augmentation de l'offre de services de transport en commun. Des informations nous permettent maintenant de rendre compte de la réduction des émissions de GES découlant de certaines initiatives en matière d'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes, ce qui a une incidence sur les résultats de 2010-2011 et 2011-2012. Toutefois, le Ministère ne dispose présentement pas d'information permettant d'estimer la réduction des émissions de GES des autres aspects du transport collectif des personnes et du transport alternatif.

OBJECTIF 22

DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013

Assurer la protection et la mise en valeur du patrimoine et des ressources naturelles dans le respect de la capacité de support des écosystèmes

Objectif ministériel 9 - Assurer une planification intégrée pour l'optimisation des réseaux de transport

ACTION 9.1

Élaborer et mettre en œuvre la Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030

Avec la réalisation des plans territoriaux de mobilité durable, un engagement du Plan stratégique 2008-2012, le Ministère entend favoriser une planification intégrée des systèmes de mobilité et d'aménagement du territoire en conformité avec les grandes orientations gouvernementales, comme celles qui découlent de la Loi sur le développement durable et celles relatives à la réduction des émissions de GES. Le succès d'un tel exercice est conditionnel à la mise en place d'un cadre stratégique permettant d'orienter les décisions et les interventions du Ministère à long terme. La Vision québécoise des transports à l'horizon de 2030 répondra notamment à cette exigence, puisqu'elle permettra de mieux comprendre les tendances et les enjeux qui façonneront l'évolution des transports au Québec à court, moyen et long terme. Elle constituera un outil d'aide à la prise de décision permettant de déterminer et de prioriser les interventions en fonction d'objectifs stratégiques. Ainsi, elle est intrinsèque à l'élaboration des plans territoriaux de mobilité durable.

Indicateur 19

Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la Vision

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2009-2010
S.O.	20 %	50 %	85 %	100 % de la Vision sera réalisée en 2010

Commentaires

- Des biens livrables ont été réalisés aux fins de documents support en prévision de séances de remue-méninges qui visent à discuter et analyser les enjeux proposés. Ces réflexions constituent des étapes prépondérantes dans l'élaboration de la Vision des transports à l'horizon de 2030.
- Une proposition préliminaire de la Vision québécoise des transports à l'horizon 2030 a été réalisée.

ACTION 9.2
Élaborer la stratégie et le plan d'action d'accompagnement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans une perspective de développement durable et en assurer le suivi

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec fait suite à la signature d'un protocole d'entente par les ministres des Transports du Québec, de l'Ontario et du Canada, le 30 juillet 2007. Ce protocole a pour objectif de définir une stratégie d'intervention accompagnée d'un plan d'action visant le développement d'un système de transport intégré, durable, sûr et compétitif pour soutenir le commerce international.

Indicateur 20

Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec

(Cet indicateur est lié à l'indicateur 7 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2009-2010
S.O.	40 %	40 %	40 %	100 % de la stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec sera réalisée d'ici à 2010

Commentaires

- Lors de la définition de l'indicateur, la stratégie de la Porte continentale comprenait également un plan d'action. Depuis, le document de la stratégie a été scindé en deux documents distincts, une stratégie et un plan d'action, qui serait révisé sur une base annuelle. Le document portant sur la stratégie est terminé et a été entériné par les trois gouvernements (Québec, Ontario et Canada). La stratégie n'a cependant pas encore été publiée. La préparation du premier plan d'action annuel avait été amorcée en 2010-2011, mais n'a pas été achevée.
- La cible n'était pas atteinte au 31 mars 2012. Des discussions ont eu lieu entre les trois gouvernements afin de déterminer le moment où la stratégie serait publiée ainsi que les mesures à inclure au plan d'action annuel, mais aucune entente n'a encore été conclue.

Indicateur 21

Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	Potentiel de réduction et d'évitement de kt de GES de 2010 à 2013 (à déterminer en fonction des mesures retenues)

Commentaire

- Puisque cet indicateur dépend de l'atteinte de la cible de l'indicateur 20, aucune évaluation ne peut être effectuée pour 2011-2012.

ACTION 9.3
Élaborer et mettre en œuvre une politique québécoise sur l'intermodalité des transports

Le premier ministre a annoncé, en 2008, que le Québec se doterait d'une politique gouvernementale sur l'intermodalité afin d'améliorer les infrastructures et services de transport et d'augmenter la compétitivité des entreprises, et ce, dans une perspective de développement durable. Dans cette optique, le Ministère travaille en ce moment à l'élaboration de la Politique sur l'intermodalité du transport des marchandises. Cette politique vise à accroître la complémentarité entre le transport routier et les modes ferroviaire, maritime et aérien, pour l'établissement d'un véritable système de transport intermodal.

Indicateur 22

Pourcentage de réalisation (élaboration et publication) de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2009-2010
29 %	57 %.	61 %	61 %	100 % de la politique québécoise sur l'intermodalité des transports sera réalisée en 2009

Commentaires

- Le projet de politique a fait l'objet d'une consultation interministérielle en octobre 2009. Les commentaires recueillis par les ministères consultés ont été intégrés dans la deuxième version du projet de la politique. Une actualisation du projet de la politique a été effectuée à l'été 2010.
- Faisant suite à la mesure proposée dans le projet de la politique, la préparation d'un bilan intégré des coûts et des revenus pour les différents réseaux de transport du Québec est toujours en cours.

Indicateur 23

Quantité d'émissions de GES qui peut être potentiellement évitée et réduite

Résultats				Cible
2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	Potentiel de réduction et d'évitement de kt de GES de 2010 à 2013 (à déterminer en fonction des mesures retenues)

Commentaire

- Puisque cet indicateur dépend de l'atteinte de la cible de l'indicateur 22, aucune évaluation ne peut être effectuée pour 2011-2012.

Objectif ministériel 10 - Contribuer à l'évitement et à la réduction des émissions de GES par des mesures visant l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport des marchandises

ACTION 10.1
Mettre en œuvre les actions d'évitement et de réduction inscrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et les mesures d'efficacité énergétique inscrites dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015 qui relèvent du Ministère et qui sont du domaine du transport des marchandises

Dans le contexte de l'effort gouvernemental en matière de lutte contre les changements climatiques et d'amélioration de l'efficacité énergétique, le Ministère a la responsabilité de mettre en œuvre certaines actions décrites dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 et dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015, notamment dans le domaine du transport des marchandises.

Indicateur 24

Quantité d'émissions de GES prévue dans le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 qui peut être potentiellement évitée et réduite et qui relève du Ministère

(Cet indicateur correspond aux actions 8, 9 et 10 de l'indicateur 20 du Plan stratégique 2008-2012, auquel le lecteur peut se référer pour obtenir un complément d'information)

	Résultats				Cible
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2011-2012
Favoriser l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire[1,2]	—	40 kt	47 kt	66 kt	Potentiel de réduction et d'évitement de 1 460 kt de GES d'ici à 2012
Mettre sur pied un programme de soutien à la pénétration de l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique dans le transport routier, ferroviaire et maritime[1]	—	—[3]	35 kt	81 kt	
Adopter une règlementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h	—[3]	130 kt	130 kt	130 kt	
TOTAL	**—**	**170 kt**	**212 kt**	**277 kt**[4]	

1. Le 22 juin 2011, les programmes découlant des actions 8 et 9 du Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 ont été remplacés (Décrets 754-2011 et 755-2011). Par conséquent, le libellé des ces deux actions a été modifié.
2. Le potentiel d'atténuation ou de réduction présenté depuis 2010-2011 est détaillé dans les notes d'information de projet déposées par les demandeurs. En 2009-2010, il reposait sur des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3.
3. Une méthodologie est en cours d'élaboration.
4. La cible de 1 460 kt représente la somme des réductions d'émissions de GES anticipées pour les actions sous la responsabilité du Ministère dans le domaine du transport des marchandises et les programmes qui assurent leur mise en œuvre. Les résultats présentés pour l'année 2011-2012 ne sont pas finaux puisque le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012 se termine au 31 décembre 2012. Par ailleurs, des dépenses liées à des engagements financiers contractés antérieurement à cette date pourront s'effectuer par la suite. Cela signifie que les résultats des différents programmes par rapport à la cible pourraient s'accroître ultérieurement.

Partie 4

Les exigences législatives et gouvernementales

Partie 4

Les exigences législatives et gouvernementales

4.1 L'application de la politique linguistique

M^me^ Isabelle Turgeon est linguiste au Service d'information aux citoyens, à Québec.

En mars 1998, le Ministère adoptait sa première politique linguistique. En 2011, un nouveau groupe de travail, le comité permanent de la politique linguistique, a été mis sur pied afin d'entreprendre la mise à jour du document. Sont membres du comité des représentants des directions des communications, des affaires juridiques, des ressources humaines, des contrats et des ressources matérielles et enfin des technologies de l'information. Comme le prévoit la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration, ce comité relève de la sous-ministre, qui est également responsable de l'application de la Charte de la langue française et de la politique gouvernementale au Ministère. Dans un même ordre d'idées, la chef du Service d'information aux citoyens a été nommée mandataire de l'application de la Charte au Ministère.

La mise à jour de la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration a été diffusée en mars 2011. Le comité permanent a pris en considération les modifications de la politique gouvernementale dans ses travaux de mise à jour de la politique ministérielle.

En 2011-2012, la linguiste et responsable de l'application de la politique linguistique au Ministère a reçu des demandes du personnel portant sur la signalisation, l'affichage et l'utilisation d'une autre langue à l'occasion d'activités internationales, ainsi que sur la pertinence de la traduction. Par ailleurs, cinq plaintes de nature linguistique initialement adressées par des citoyens à l'Office québécois de la langue française puis transmises pour traitement au Ministère, ont été traitées au cours de l'année. Elles portaient sur l'affichage bilingue dans une halte routière et dans des aéroports.

Comme le prévoit la politique linguistique du Ministère, tous les documents destinés à l'ensemble du personnel, ainsi que ceux qui sont diffusés à l'extérieur et sur le site Web, font l'objet d'une révision linguistique. Le personnel a aussi accès à un service de consultations ponctuelles et de recherche terminologique.

Les documents révisés au Ministère

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Révisés à l'interne*				
Nombre de travaux	1 063	1 086	824	925
Nombre de pages	5 688	5 615	4 370	6 285
Révisés à l'externe*				
Nombre de travaux	85	60	99	144
Nombre de pages	5 778	2 632	3 973	4 622
TOTAL				
Nombre de travaux	1 148	1 146	923	1 069
Nombre de pages	11 466	8 247	8 343	10 907

* Depuis 2008-2009, la taille des documents n'est plus le seul critère pour faire réviser ou non un document à l'externe. L'urgence de la demande et la charge de travail de la linguiste sont également prises en considération.

Les consultations ponctuelles par téléphone ou sur place

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Nombre de questions	1 807	1 486	1 406	2 080

4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q. c. A-2.1), le Ministère assume des responsabilités concernant l'accès aux documents qu'il a en sa possession relativement à la réalisation de son mandat et à l'égard des mesures visant à assurer la protection des renseignements personnels.

Pour l'année 2011-2012, le personnel du Ministère a traité 610 demandes d'accès sur les 643 adressées en vertu de la Loi. L'entièreté des demandes reçues concernait l'accès à des documents. Comparativement à l'année 2010-2011, l'augmentation enregistrée pour les demandes traitées est de l'ordre de 67 %. La majorité des demandes proviennent de journalistes et de représentants de compagnies.

Nombre de demandes reçues et traitées au 31 mars 2012

Demandes	Nombre	Pourcentage de demandes traitées
Reçues	**643**	—
Traitées	**610**	**100 %**
Acceptées	342	56 %
Partiellement acceptées	92	15 %
Refusées	106	18 %
Transférées	31	5 %
Aucun document retracé	39	6 %
En traitement*	**33**	—

* Il s'agit de demandes reçues en 2011-2012 pour lesquelles le traitement se situait toujours à l'intérieur des délais prescrits par la Loi pour 31 d'entre elles au 31 mars 2012.

La grande majorité des demandeurs ont reçu une réponse dans les délais fixés par la Loi. À cet égard, la revue des décisions rendues montre que pour 56 % des demandes traitées, tous les documents recherchés ont pu être transmis au demandeur, alors que dans 15 % des cas, l'information demandée n'a été divulguée qu'en partie. Enfin, la transmission des documents a été refusée pour 18 % des demandes, en vertu des restrictions prévues à la Loi. Ces restrictions concernent notamment les analyses, les avis et les recommandations assujettis aux processus décisionnels, les renseignements techniques et d'ingénierie, de même que ceux obtenus des tiers et jugés confidentiels. Trente-et-une demandes ont été transférées à un autre organisme public et 39 demandes concernaient des documents inexistants. Sept demandes de révision ont été enregistrées à la Commission d'accès à l'information.

Au cours de l'exercice financier 2011-2012, les efforts se sont poursuivis quant à la mise en œuvre des mesures prévues dans le Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels (R.R.Q., c. A-2.1, r.0.2). Le Ministère diffuse dans son site Web les documents et renseignements visés par la section III du Règlement qui le concerne. Les documents à publier ont été mis en ligne au fur et à mesure de leur production.

Comme stipulé à la section II du Règlement, le comité sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels du Ministère s'est rencontré sur une base trimestrielle. Depuis le printemps 2011, le Ministère a amorcé des sessions de formation s'adressant au personnel, et ce, selon le plan d'action (2011-2014) adopté l'année dernière par le comité ministériel. À la fin de mars 2012, le personnel a été convié à participer, par l'intermédiaire du site intranet du Ministère, à une semaine ministérielle de sensibilisation sur la protection des renseignements personnels et de la sécurité de l'information. Au cours de cette semaine thématique, différentes activités interactives ont été proposées.

Le comité ministériel a adopté à l'automne 2011 une directive sur la communication des renseignements personnels afin d'assurer la protection des personnes en danger.

4.3 Le suivi des objectifs des programmes d'accès à l'égalité ou du plan d'embauche pour certains groupes cibles

a. Les renseignements généraux

Conformément à l'article 53.1 de la Loi sur la fonction publique : « Le rapport annuel d'un ministère ou d'un organisme doit contenir, sous une rubrique particulière, un compte rendu des résultats obtenus par rapport aux objectifs d'un programme d'accès à l'égalité ou d'un plan d'embauche pour les personnes handicapées qui lui était applicable ainsi qu'aux objectifs d'embauche des diverses composantes de la société québécoise. »

Rappelons que l'article 53 de cette même loi prévoit ce qui suit : « À la suite d'un concours, la nomination d'un fonctionnaire est faite au choix parmi les personnes inscrites sur la liste de déclaration d'aptitudes. Lorsqu'une liste de déclaration d'aptitudes comprend un candidat visé par un programme d'accès à l'égalité ou un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise. »

b. Les données globales[35]

Embauche totale en 2011-2012

	Réguliers*	Occasionnels**	Étudiants	Stagiaires	Total
Nombre total de personnes embauchées	203	1 027	540	337	2 107

* Cette donnée inclut seulement les recrutements.
** Cette donnée inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée; elle exclut donc les employés occasionnels sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

Nombre d'employés réguliers au 31 mars 2012

Effectif total (personnes)	4 143

c. Les membres de communautés culturelles, les anglophones, les autochtones et les personnes handicapées

Taux d'embauche des membres des groupes cibles en 2011-2012

Rappel de l'objectif d'embauche : atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés réguliers, occasionnels, étudiants et stagiaires venant de membres de communautés culturelles, d'anglophones, d'autochtones et de personnes handicapées, afin de hausser la représentation de ces groupes dans la fonction publique.

Statut d'emploi	Embauche totale 2011-2012	NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS EN 2011-2012					
		Communautés culturelles	Anglophones	Autochtones	Personnes handicapées	Total	Taux d'embauche par statut d'emploi (%)
Réguliers	203	40	1	—	—	41	20,2
Occasionnels	1 027	46	15	4	5	70	6,8
Étudiants	540	25	7	4	3	39	7,2
Stagiaires	337	33	2	1	4	40	11,9

* Le taux d'embauche par statut d'emploi se calcule selon le nombre total de personnes issues du groupe visé pour un statut donné, par rapport à l'embauche totale en 2011-2012 pour ce statut d'emploi. Certains individus pourraient être membre de plusieurs groupes cibles.

Taux d'embauche global des membres des groupes cibles par statut d'emploi : résultats comparatifs

Taux d'embauche global des membres des communautés culturelles, des anglophones, des autochtones et des personnes handicapées

	Réguliers (%)	Occasionnels (%)	Étudiants (%)	Stagiaires (%)
2009-2010	20	9	19	15
2010-2011	24	6	4	7
2011-2012	20	7	7	12

[35] Les données fournies sur l'embauche et la représentativité de l'effectif proviennent du Secrétariat du Conseil du trésor.

Taux de représentativité des membres des groupes cibles au sein de l'effectif régulier : résultats comparatifs au 31 mars de chaque année

Rappel des objectifs : pour les membres des communautés culturelles, atteindre la cible gouvernementale de 9 % de l'effectif régulier; pour les personnes handicapées, atteindre la cible ministérielle de 2 % de l'effectif régulier.

Groupes cibles	2010		2011		2012	
	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)	Nombre d'employés réguliers dans le groupe cible	Taux de représentativité par rapport à l'effectif régulier total (%)
Communautés culturelles	193	4,6	240	5,8	292	7,0
Autochtones	20	0,5	26	0,6	25	0,6
Anglophones	31	0,7	33	0,8	32	0,8
Personnes handicapées	50	1,2	46	1,1	46	1,1

Taux de représentativité des membres des groupes cibles au sein de l'effectif régulier : résultats par catégorie d'emploi au 31 mars 2012

Groupes cibles	Personnel d'encadrement		Personnel professionnel*		Ingénieurs**		Techniciens des travaux publics		Personnel technicien***		Personnel de bureau		Personnel ouvrier		Total	
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Communautés culturelles	7	2,2	59	7,5	98	17,3	55	7,0	37	6,1	22	5,4	14	2,1	292	7,0
Autochtones	1	0,3	3	0,4	—	—	9	1,1	5	0,8	1	0,2	6	0,9	25	0,6
Anglophones	—	—	5	0,6	2	0,4	2	0,2	4	0,7	2	0,5	17	2,5	32	0,8
Personnes handicapées	—	—	9	1,1	—	—	6	0,8	14	2,3	10	2,5	7	1,0	46	1,1

* Cette donnée inclut les conseillers en gestion des ressources humaines.
** Cette donnée inclut les stagiaires.
*** Cette donnée exclut les techniciens des travaux publics.

d. Les femmes

Taux d'embauche des femmes en 2011-2012 par statut d'emploi

	Personnel régulier	Personnel occasionnel	Personnel étudiant	Personnel stagiaire	Total
Nombre de femmes embauchées	90	267	214	115	686
Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2011-2012 (%)	44,3	26,0	39,6	34,1	32,6

Taux de représentativité des femmes au sein de l'effectif régulier au 31 mars 2012

	Personnel d'encadrement	Personnel professionnel*	Ingénieurs	Personnel technicien**	Personnel de bureau	Personnel ouvrier	Total
Nombre total d'employés réguliers	323	783	567	1 390	407	673	4 143
Nombre de femmes ayant le statut d'employée régulière	60	362	148	557	353	16	1 496
Taux de représentativité des femmes dans l'effectif régulier total de la catégorie (%)	19	46	26	40	87	2	36

* Cette donnée inclut les conseillers en gestion des ressources humaines.
** Cette donnée inclut les 786 techniciens des travaux publics, dont 158 femmes (20 % des employés de ce groupe).

e. Les mesures ou actions favorisant l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi

Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées (PDEIPH)

	Automne 2009 (cohorte 2010)	Automne 2010 (cohorte 2011)	Automne 2011 (cohorte 2012)
Nombre de projets soumis au CSPQ dans le cadre du PDEIPH	8	3	4
	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Nombre de participants au PDEIPH accueillis du 1er avril au 31 mars	2	6	2

Mesure ou action	2011-2012	
	Groupes cibles visés	Nombre de personnes concernées
Tous les nouveaux gestionnaires (de niveau 4 et plus) reçoivent une formation comprenant un volet sur la gestion de la diversité.	Membres de communautés culturelles Personnes handicapées	23
Divers articles ont été diffusés dans l'intranet à l'occasion de semaines thématiques consacrées aux personnes handicapées et à la *Journée internationale de la femme* afin de sensibiliser le personnel.	Personnes handicapées Femmes	Plus de 5 000
Diffusion à tous les gestionnaires du bulletin d'information *L'Équipe des gestionnaires* entièrement dédié à l'accès à l'égalité.	Membres de communautés culturelles Personnes handicapées Femmes	315
Dans le cadre du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012, diverses réalisations sont énumérées au présent rapport dans la section *L'égalité entre les femmes et les hommes*.	Femmes	1 496

4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes

Pour contribuer à la Politique gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intitulée *Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait*, le Ministère a lancé, il y a trois ans, le Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Ce Plan d'action ministériel comprend trois orientations, desquelles découlent des stratégies d'action et des activités. Les orientations, qui sont des axes d'intervention définis aussi bien pour la population féminine que pour les employées du Ministère, ont été formulées pour :

- prendre en considération les besoins des femmes en matière de transport;
- affirmer la présence des femmes dans le domaine des transports;
- offrir au personnel du Ministère une meilleure qualité de vie au travail.

Les quelques réalisations du Ministère en 2011-2012 dans le cadre du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012

- Dans le contexte de la réalisation du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012, pour améliorer les connaissances en matière de sécurité routière et de mobilité des femmes et des hommes, le projet de recherche intitulé *Analyse différenciée selon le sexe de l'accidentologie au Québec et de la mobilité à Québec* se poursuit.
- Afin d'accroître la présence des femmes dans les formations liées au domaine des transports, le Ministère en est à sa sixième année consécutive de collaboration avec la Chaire Marianne-Mareschal, organisme de promotion du génie auprès des femmes. Cette année encore, plusieurs ingénieures ont bien voulu servir de modèles en partageant leurs expériences et ce qui les anime dans les projets auxquels elles prennent part depuis le début de leur carrière. À l'occasion d'une journée *Future ingénieure* organisée en janvier, plusieurs jeunes étudiantes du collégial ont été accueillies à Québec et à Saguenay.
- Enfin, pour la septième fois en 2011-2012, le Ministère a appuyé fièrement le concours *Chapeau, les filles!* par sa participation annuelle de 11 000 $ en bourses, afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

Les quelques réalisations du Ministère en 2011-2012 dans le cadre du Plan d'action en matière d'analyse différenciée selon les sexes 2011-2015

Dans le cadre des engagements gouvernementaux en vue d'atteindre l'égalité entre les femmes et les hommes, le Ministère s'est également engagé dans le Plan d'action en matière d'analyse différenciée selon les sexes (ADS) 2011-2015.

- Les travaux d'élaboration du matériel de formation en ADS adapté au domaine des transports sont déjà entamés en étroite collaboration avec le Secrétariat à la condition féminine.
- L'évaluation de l'implantation des programmes d'aide au transport collectif régional et au transport collectif des personnes est en cours. Le Ministère a entrepris des démarches auprès des sociétés de transport pour qu'elles colligent des données sexuées. Un objectif pour le Ministère étant de créer une banque de données sexuées en matière de déplacements des usagers du transport collectif.

4.5 La Politique de financement des services publics

La Politique de financement des services publics

En vertu de la Politique de financement des services publics, publiée à l'occasion du dépôt du budget 2009-2010 et révisée en 2011, les ministères et organismes sont tenus de rendre compte de leur tarification des biens et des services qu'ils fournissent à la population et aux entreprises. Les organismes relevant du ministre des Transports répondront à ces exigences dans leur propre rapport de fin d'année. Ainsi, la STQ, l'AMT, la CTQ ainsi que la SAAQ, dont les vocations commerciales sont établies depuis plusieurs années, feront part respectivement de leurs revenus provenant de la tarification. Le Ministère est, pour sa part, responsable des revenus qu'il perçoit ainsi que de ceux des fonds sous sa responsabilité.

À titre d'agent percepteur auprès des usagers, la SAAQ a la responsabilité des revenus reliés à cette tâche ainsi que des revenus perçus par l'agence de Contrôle routier Québec. Il en est de même de ses fonctions fiduciaires liées au Fonds d'assurance automobile du Québec. Cette reddition de comptes concerne le FORT ainsi que le Fonds de gestion de l'équipement roulant.

Les revenus et les coûts des produits et services

Le tableau suivant présente les revenus qui relèvent de la responsabilité du Ministère, les coûts, la base de fixation du tarif et de l'indexation ainsi que le niveau de financement atteint pour les grandes catégories de produits et services telles que définies par le Contrôleur des finances.

Les sommes les plus importantes du Ministère proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire des immatriculations et des permis de conduire qui contribuent à 36 % au financement du FORT mis en place en 2010. Puisque les infrastructures de transport bénéficient à l'ensemble de la collectivité, le gouvernement verse au FORT les revenus de la taxe sur les carburants qui équivaut à 67,2 % des revenus du fonds.

Puisque les revenus de la taxe sur les carburants ne sont pas considérés comme un tarif, ils ne sont pas calculés dans le niveau de financement du FORT. Considérant, de plus, que les revenus du FORT proviennent entièrement des usagers de la route, le taux de financement visé reste le même que le taux de financement atteint.

Parmi les lignes d'affaires qui soutiennent la mission du Ministère, mentionnons les revenus perçus par les haltes routières et le péage sur le pont de l'autoroute 25 ainsi que ceux provenant de l'ensemble des activités d'acquisition et d'aliénation immobilières afin de répondre aux besoins des autres ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux. La vente d'immeubles excédentaires est rigoureusement encadrée par des articles de la Loi sur le ministère des Transports. De façon générale, toute disposition d'immeuble doit se faire au prix et aux conditions du marché immobilier.

Les autres revenus proviennent de la ligne de soutien technique qui regroupe les produits et services techniques et administratifs pour l'usage interne du Ministère ou, exceptionnellement, pour des tiers qui se voient facturer les services rendus. On y trouve notamment divers revenus provenant de la vente ou de l'usage de matériel et fournitures, d'aide technique et de soutien, ainsi que de la vente de documents.

Le Ministère est également responsable du Fonds du CGER. Selon l'entente de gestion, cette unité autonome de service a notamment pour objectif d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités tout en offrant des services à tarifs concurrentiels.

Les produits et services qui ne sont pas tarifés

L'inventaire des produits et services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique a révélé que la majorité des produits et services pouvant être tarifés le sont déjà. Le Ministère poursuit sa réflexion afin de s'assurer que son expertise et ses diverses données sont tarifées, le cas échéant, à leur valeur marchande.

Tableau 1 : Liste des revenus de tarification[1] perçus par catégorie, la base de tarification et de l'indexation, les coûts et le taux de financement atteint en 2011-2012

Liste des revenus	Revenus perçus en 2011-2012 (000 $)		Tarification		Indexation		Coût (G$)	Niveau de financement	
	Ministère	FORT	Base de fixation[2]	Date dernière révision	Base	Date dernière révision		atteint	visé
Droits et permis	**33 805**	**848 950**							
Immatriculation[3] – droits et permis	33 805[4]	683 785[5]	A	1991	IPC	2012	**2,4**	**36**[6] **%**	**36 %**
Conducteurs et chauffeurs (permis)	S.O.	86 306		1991	IPC	2012			
Immatriculation (contribution au transport en commun)	S.O.	78 646		1991	Non[7]	1991			
Autres droits et permis	—	213[8]							
Ventes de biens et services	**679**	**26 949**							
Terrains et bâtisses	218	8	M	continu	M	continu			
Location de terrain, bâtisses et autres	309	1 834	M	continu	M	continu			
Revenus des haltes routières et des villages-relais	S.O.	557[9]	M	continu	M	continu			
Péage A-25	S.O.	24 487[10]	M	continu	M	continu			
Divers	152	63							
Fonds CGER									
Location de machinerie et équipements	**23 684**	**S.O.**	M	continu	M	continu	Voir note[11]	Voir note[11]	

1. Seuls les revenus de tarification selon les codes définis par le Contrôleur des finances sont considérés.
2. La base de fixation du tarif correspond à l'une des méthodologies suivantes (selon les termes du ministère des Finances du Québec) : le marché (M), la récupération des coûts (RC), le prix de revient (PR), ou une directive administrative (A).
3. Sont exclus les revenus des immatriculations prélevés sur les véhicules munis de moteurs de forte cylindrée qui sont versés à la SOFIL.
4. Ce résultat inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
5. Les revenus des véhicules hors route sont inclus.
6. Le calcul est le suivant : revenus du FORT payés par l'usager x 100 / dépenses du FORT = 36 %.
7. La contribution des automobilistes au transport en commun n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c. A-6.001) et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.
8. Les permis pour les événements spéciaux et d'affichage commercial.
9. Ce résultat n'inclut pas les revenus des haltes routières en PPP.
10. Ce résultat inclut la part versée au partenaire.
11. Le CGER doit s'autofinancer selon l'entente de gestion. Se référer aux états financiers dans la section de son rapport d'activité. Les revenus proviennent de clients autres que les ministères et organismes gouvernementaux du Québec.

4.6 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec

La Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général.

Depuis 2001-2002, le Vérificateur général a fait des recommandations à la suite des vérifications touchant directement le Ministère ou l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux dans différents domaines.

Le Ministère a mis en œuvre les recommandations relatives aux mandats suivants du Vérificateur général :

- la planification des ressources humaines de la fonction publique;
- la gestion de l'amélioration des services aux citoyens;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions aux municipalités;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – subventions du gouvernement à des organismes sans but lucratif;
- la gestion de la conservation des ponts;
- le développement durable;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – gestion des technologies de l'information;
- la gestion du projet de prolongement du réseau du métro sur le territoire de la ville de Laval;
- la vérification interne au gouvernement du Québec;
- la prestation de services du gouvernement en ligne;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources – acquisition de services.

Le Ministère poursuit la mise en œuvre des recommandations des mandats suivants :

- la planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal;
- l'application de la Loi sur le développement durable;
- la gestion de contrats présentant des situations à risque.

Pour faciliter la lecture, seuls les faits nouveaux depuis le *Rapport annuel de gestion 2010-2011* sont détaillés. Les recommandations pour lesquelles le Ministère a réalisé l'ensemble de ses mesures ont été retirées.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 3
Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

Recommandation du Vérificateur général : Développer des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions.

Les commentaires, actions et mesures[36] mises en place par le Ministère sur la question de la gouvernance et du financement du transport en commun dans la région de Montréal sont toujours valables.

Le Ministère a entrepris en 2012 l'élaboration d'une nouvelle politique de la mobilité durable en remplacement de la Politique québécoise du transport collectif échue en décembre 2011. Celle-ci pourrait déboucher sur une révision de la gouvernance et du financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Entretemps, le Ministère poursuit son effort dans la coordination des partenaires métropolitains, notamment dans les dossiers suivants :

- Bureau de projet du prolongement du métro de Montréal;
- Bureau des partenaires pour le remplacement du pont Champlain;
- Comité directeur sur la mobilité des personnes et des biens dans la grande région de Montréal.

Recommandation du Vérificateur général : Améliorer la qualité et la fiabilité des données que le Ministère utilise afin de pouvoir tracer un portrait des déplacements le plus complet possible et pour mieux apprécier les incidences des interventions envisagées.

Réalisation des actions suivantes en matière de transport des marchandises :

Une banque de données de plus de 800 comptages directionnels a été constituée à partir des données recueillies lors de la campagne de comptages réalisée à l'automne 2008 et au printemps 2009 sur le réseau routier supérieur et artériel de la région métropolitaine. Cette banque de comptages permet de mieux apprécier la présence des véhicules lourds sur le réseau.

Concernant la possibilité d'une enquête de type « chargeur » (ou origine-destination auprès des expéditeurs), les rapports finaux du mandat de recherche confié à l'Institut de la statistique du Québec et au Centre de recherche sur les transports ont été déposés en 2011. La réalisation d'une telle enquête de même que celle d'une nouvelle enquête sur le camionnage interurbain font l'objet d'une réflexion pilotée par la Direction de la planification.

L'Étude multimodale du transport des marchandises au Québec en appui aux plans territoriaux de mobilité durable est en cours et le rapport final est attendu à l'été 2012. Elle dressera le portrait des flux de transport de marchandises et des enjeux actuels et prospectifs en la matière, à l'échelle des régions métropolitaines et des directions territoriales du Ministère.

Réalisation des actions suivantes en matière de transport des personnes :

L'enquête origine-destination 2008 a été achevée en 2011 et les résultats sommaires sont diffusés sur le site Web de l'AMT. Un projet pilote d'enquête origine-destination en continu a été lancé en 2009 par l'AMT, le Ministère et leurs partenaires régionaux; il se poursuit jusqu'en 2013 avec une expertise analytique qui permettra de valider la capacité de ce mode d'enquête à assurer un suivi continu des principaux indicateurs de la mobilité urbaine.

[36] Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2010-2011* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca).

Le Ministère a produit de nouvelles prévisions démographiques et de déplacements s'appuyant sur l'enquête origine-destination 2008 et intégrant les hypothèses d'aménagement établies dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, adopté en 2011. Ces nouvelles projections dites tendancielles sont déjà utilisées dans la planification des projets majeurs de transport du Ministère et de ses partenaires.

Au printemps 2012, le Ministère a aussi terminé la révision et la calibration de son modèle régional de simulation routière qui s'appuie sur les données de l'enquête origine-destination 2008 ainsi que sur les comptages et relevés de temps de parcours 2008-2009. Ce modèle comporte plusieurs innovations dont une prise en compte plus dynamique du phénomène de la congestion (sur base horaire), une couverture des 24 heures de la journée et une prise en compte du péage routier.

Le Ministère a mis en œuvre un plan d'action 2011-2014 pour le redressement de ses équipements de détection des véhicules et la modernisation des systèmes informatiques associés. Cet effort permettra une meilleure capacité d'intervention en cas d'incident sur le réseau, une information plus précise aux usagers et des relevés de circulation plus complets sur le réseau régional.

À la suite du dépôt du rapport de recherche (École polytechnique de Montréal) portant sur l'examen des données de temps de parcours et l'optimisation des plans de collecte de mesure de la fluidité sur le réseau supérieur métropolitain en février 2011, le Ministère examine la possibilité d'une association avec certains propriétaires de parc automobile afin d'exploiter anonymement leurs « traces GPS ». Un nouveau projet de recherche-développement est en préparation pour opérationnaliser ce mode de relevés, y compris les outils d'exploitation nécessaires.

Recommandation du Vérificateur général : Élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie et les tenir à jour.

En plus des commentaires que le Ministère a formulés et des actions et mesures[37] prises qui sont toujours valables, le Ministère a entrepris :

- une collaboration avec la Direction de la santé publique de Montréal afin de définir des indicateurs de suivi et de développer les connaissances relatives aux effets du transport sur la santé publique en général;
- une collaboration avec le MAMROT et d'autres ministères et organismes afin de réviser les orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de développement, notamment celles relatives à la mobilité durable.

Recommandation du Vérificateur général : Mettre à jour la planification du transport dans la région métropolitaine et s'assurer qu'elle :
- tient compte des orientations en matière d'aménagement et de l'évolution des enjeux;
- permet une adéquation claire et explicite entre les orientations, les objectifs et les cibles utilisées;
- établit des échéances précises pour la mise en œuvre des interventions et les résultats attendus;
- détermine pour chacune des interventions les responsabilités et les rôles de l'ensemble des intervenants dans la mise en œuvre;
- présente les investissements requis pour chacune des interventions selon les évaluations les plus récentes.

[37] Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2009-2010* disponible sur le site Web du Ministère (www.mtq.gouv.qc.ca)

Le Ministère prépare un plan d'action en vue de réaliser le Plan de mobilité durable de la région de Montréal dans les meilleurs délais.

Recommandation du Vérificateur général : Terminer le processus menant au développement des indicateurs pour la région métropolitaine.

Les commentaires que le Ministère a formulés, les actions qu'il a menées ou les mesures[38] qu'il a prises sont toujours valables.

D'autres travaux ont été réalisés :

- la mise à jour des capacités résidentielles sur le territoire de la région de Montréal est terminée et a été validée auprès des partenaires municipaux;
- la Chaire de recherche Mobilité a été mise en place à l'École polytechnique de Montréal (www.polymtl.ca/mobilite) à travers un engagement financier sur cinq ans du Ministère et de trois partenaires (AMT, STM et Ville de Montréal). La Chaire a déjà déposé son premier rapport annuel en octobre 2011; ses travaux visent la mise au point de mécanismes d'évaluation pour apprécier quantitativement les répercussions des différents choix de transport et aider à la prise de décision.

Rapport du Vérificateur général 2008-2009, tome II, chapitre 4
Application de la Loi sur le développement durable

Recommandation du Vérificateur général : Intégrer, dans les activités de sensibilisation et de formation découlant de l'application de la Loi sur le développement durable, les dimensions sociales et économiques du développement, en plus de celle relative à l'environnement, en cohérence avec le plan gouvernemental à cet effet.

Le Plan de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable 2009-2013 du Ministère a été présenté et approuvé par le comité de gestion le 19 juillet 2010.

Recommandation du Vérificateur général : S'assurer que l'ensemble du personnel comprend les exigences de la loi, notamment en ce qui a trait à la prise en compte des principes prévus par celle-ci, ainsi que la portée de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.

- Le module en ligne de sensibilisation au développement durable était accessible du 15 décembre 2011 au 3 février 2012. Il sera déposé en permanence dans la section « Développement durable » du site intranet du Ministère.
- Une version du module à l'intention du personnel ouvrier est en élaboration.

Le 13 décembre 2011, le Ministère bonifiait la section « Développement durable » de son site intranet en y intégrant notamment des informations concernant la démarche gouvernementale de développement durable.

[38] Idem à la note n° 37.

Recommandation du Vérificateur général : Évaluer les répercussions des activités de sensibilisation et de formation concernées afin d'apprécier si ces dernières ont donné les résultats souhaités.

- Le module en ligne de sensibilisation au développement durable était accessible du 15 décembre 2011 au 3 février 2012.
- Des résultats concernant le questionnaire facultatif sont présentés dans la section 3.3 sous l'action 1.1 du présent rapport.
- Une version du module à l'intention du personnel ouvrier est en élaboration. Cette version ne comprendra pas de questionnaire.

Recommandation du Vérificateur général : Profiter de l'élaboration du plan d'action en développement durable pour revoir les pratiques de gestion en conséquence et rectifier le tir, s'il y a lieu.

La démarche ministérielle de développement durable a été présentée et approuvée par le comité de gestion le 19 juillet 2010. Cette démarche comprend la mise en place d'un réseau de répondants en développement durable de même que celle du comité ministériel de concertation en développement durable.

Une première rencontre du réseau de répondants en développement durable s'est tenue le 28 octobre 2011. Le comité ministériel de concertation s'est réuni pour la première fois le 8 juin 2011. Depuis cette date, il y a eu trois autres rencontres : le 11 octobre 2011 ainsi que les 19 et 27 janvier 2012.

Recommandation du Vérificateur général : Poursuivre les efforts quant à l'adaptation et à l'utilisation d'outils d'aide à la décision pour assurer la prise en compte des principes de développement durable.

En 2010-2011, la production d'un guide pour la prise en compte des principes de développement durable dans les plans territoriaux de mobilité durable avait été prévue. Le guide a été présenté au comité ministériel de concertation en développement durable le 11 octobre 2011.

Rapport du Vérificateur général 2009-2010, tome II, chapitre 4
Gestion de contrats présentant des situations à risque

Recommandation du Vérificateur général : S'assurer que la préparation des travaux permet au Ministère de minimiser les dépassements de coûts.

En 2011-2012, le Ministère a élaboré une méthodologie de gestion des risques pour les projets routiers, qui s'applique différemment selon la nature et l'envergure des projets. Elle a été soumise à la consultation. Un plan de mise en œuvre pour l'implantation au sein des unités territoriales qui s'étale jusqu'en 2013 a ensuite été établi et est actuellement suivi.

Mesure additionnelle :
Le système d'évaluation du rendement des fournisseurs a été implanté et l'historique des évaluations pour les contrats de services professionnels (ingénierie des ponts et génie routier) est en compilation.

Recommandation du Vérificateur général : Procéder à des analyses, notamment en matière de coûts, en établissant des parallèles entre les données du Ministère et celles d'autres organisations similaires, d'une part, et, d'autre part, entre les données propres à chaque région du Québec.

Le Ministère, en collaboration avec les ministères des Transports du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario, a procédé à une analyse comparative des coûts associés à la construction d'une chaussée routière. La méthodologie et les résultats de cette étude ont été rendus publics en juillet 2010 et confirment que les coûts de construction d'un projet routier au Québec ne sont pas plus élevés qu'en Ontario ou au Nouveau-Brunswick. Le rapport a été déposé à la Commission de l'administration publique en septembre 2011.

La méthodologie établie en 2010 a été appliquée aux données de 2009 et de 2010. Les résultats ont été déposés à la Commission de l'administration publique à l'automne 2011. La prochaine étape prévoit l'analyse d'un plus grand nombre de matériaux et de l'évolution des coûts sur plusieurs années. Toutefois, les systèmes d'information doivent en parallèle être consolidés.

Par ailleurs, une nouvelle analyse a été entreprise en 2011 afin de comparer le coût réel d'un projet, réalisé récemment, avec le coût calculé à partir des prix unitaires moyens pour le même projet dans chacune des directions territoriales du Ministère. Un projet de réfection de chaussée et un projet de reconstruction de structure ont été ciblés pour cet exercice.

Recommandation du Vérificateur général : Établir une stratégie visant à détecter des conditions de marché problématiques.

Quatre mesures qui permettent de répondre à cette recommandation ont été implantées, complétant ainsi les mesures associées à cette recommandation :

- la création de l'unité anticollusion;
- la collaboration avec Revenu Québec pour contrer l'évasion fiscale;
- la réponse au rapport Duchesneau, le 20 octobre 2011 : Actions concertées pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption;
- la création, en décembre 2010, de la Direction des enquêtes et de l'analyse des marchés au Ministère dont le mandat est notamment de faire des analyses permettant de suivre l'évolution et d'anticiper les tendances des marchés.

4.6.1 Résultats 2011-2012 en matière de vérification interne : Validation des contrats avant attribution et suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport du 18 novembre 2009

Le 25 novembre 2009, à la suite du rapport du Vérificateur général portant sur la gestion de contrats présentant des situations à risque, la ministre des Transports annonçait une série de mesures, dont l'embauche d'un vérificateur interne dans chacune des 14 directions territoriales du Ministère et la bonification de l'action du Comité de vérification interne et d'évaluation de programmes (CVIEP).

Le mandat imparti aux vérificateurs internes consistait à examiner et à valider l'application de la règlementation de même que la conformité des contrats avant qu'ils ne soient accordés. En date du 31 mars 2012, au total, 14 vérificateurs internes ont été embauchés, dont 13 étaient en poste dans les directions territoriales alors que la Direction de la Côte-Nord était desservie à distance.

Les vérificateurs internes ont validé les dossiers contractuels d'une valeur estimée à 5 000 $ et plus dans les catégories suivantes :

- les contrats de services professionnels;
- les contrats de construction;
- les contrats de services de nature technique;
- les contrats de déneigement et de déglaçage des routes;
- les contrats de construction visant la fabrication et la pose d'enrobé.

Ces catégories de dossiers contractuels ont fait l'objet d'un examen pour les modes d'attribution de gré à gré, d'appel d'offres sur invitation, d'appel d'offres public ou d'appel d'offres public régionalisé.

L'examen des dossiers par les vérificateurs internes a porté sur la conformité à la Loi sur les contrats des organismes publics, aux règlements et aux directives ministérielles en matière de gestion contractuelle.

Il a aussi porté sur la validation du respect des mesures de mise en œuvre des recommandations du Vérificateur général, soit :

- les contrats en situation d'urgence;
- les situations d'entrepreneur ou prestataire de service unique, ou les deux;
- le prix estimé inférieur au seuil requis pour procéder par appel d'offres;
- la réception d'une seule offre conforme;

- l'analyse des écarts entre le prix estimé et le prix soumis pour les contrats autres que ceux relatifs aux services professionnels :
  - dont le montant de la soumission retenue excède de 10 % le montant de l'estimation des travaux,
  - dont le montant de la soumission retenue, pour tout contrat de 1 million de dollars et plus, est d'au moins 20 % inférieur à l'estimation des travaux.

Le travail des vérificateurs internes s'est réalisé avant l'envoi du contrat pour la signature de l'entrepreneur ou du prestataire de services. À cette étape, la direction territoriale présente au vérificateur interne le dossier contractuel. Ce dossier doit comprendre tous les documents administratifs et les autorisations ministérielles requises en vertu de la Loi, des règlements et des directives ministérielles en matière de gestion contractuelle. Un rapport de vérification est placé dans chaque dossier contractuel examiné.

Dans les situations d'urgence, alors que la sécurité des personnes, la protection des infrastructures ou la circulation des services d'urgence sont en cause, les travaux débutent avant la signature du contrat. Toutefois, après le début des travaux en urgence, la direction territoriale doit effectuer les procédures habituelles qui s'appliquent selon les circonstances. C'est à ce moment que le vérificateur interne examine ce type de dossier contractuel.

Résultats de la validation de la conformité à la Loi et aux règlements pour l'exercice 2011-2012

2 363 contrats accordés après validation :

- 2 307 contrats conformes à la Loi sur les contrats des organismes publics et règlements afférents (97,6 %);
- 56 non conformes (2,4 %) pour les raisons suivantes :
  - 1 relatif au délai à respecter entre la transmission d'un addenda ayant une incidence sur les prix et la date fixée pour l'ouverture des soumissions (délai minimal de 7 jours à la suite d'un appel d'offres public),
  - 2 relatifs au mode d'adjudication : un contrat dépassant le seuil de 180 000 $ établi par le Ministère pour recourir à ses programmes de contrats à exécution sur demande; un autre ne répondant pas aux critères des contrats à exécution sur demande (récurrence du besoin),
  - 1 relatif aux taux de rémunération de services professionnels (taux supérieurs aux taux décrétés) et au début des travaux avant signature du contrat,
  - 15 relatifs aux taux de rémunération de services professionnels (taux supérieurs aux taux décrétés),
  - 37 relatifs au début des travaux avant la signature du contrat.

Les 56 contrats non conformes ont été attribués après examen en raison des justifications fournies par les directions territoriales et les autorisations des autorités ministérielles invoquant l'importance des travaux au regard de la sécurité des usagers du réseau routier et du respect de la programmation des travaux.

Résultats de la validation des 2 363 contrats par mode d'octroi

MODE D'ADJUDICATION	Conforme			Non conforme		
	nombre de contrats	taux de conformité (%)	montant des contrats (000 $)	nombre de contrats	taux de non-conformité (%)	montant des contrats (000 $)
Appel d'offres sur invitation	470	100,00	16 313,5	—	—	—
Appel d'offres public	1 049	99,62	2 007 308,1	4	0,38	21 977,7
Appel d'offres public régionalisé	435	91,19	179 947,6	42	8,81	82 803,4
Gré à gré	353	97,25	154 076,6	10	2,75	16 732,4
Total	2 307	97,63	2 357 645,8	56	2,37	121 513,5

Résultats de la validation des 2 363 contrats par catégorie de contrats

CATÉGORIE DE CONTRATS	Conforme			Non conforme		
	nombre de contrats	taux de conformité (%)	montant des contrats (000 $)	nombre de contrats	taux de non-conformité (%)	montant des contrats (000 $)
Contrat de travaux de construction	944	99,68	1 778 030,8	3	0,32	21 785,2
Déneigement et déglaçage de routes	136	100,00	59 987,3	—	—	—
Fabrication et pose d'enrobé	229	100,00	187 650,5	—	—	—
Services de nature technique	356	99,72	31 721,9	—	—	—
Services professionnels	642	92,51	300 255,3	53	7,63	99 728,3
Total	2 307	97,63	2 357 645,8	56	2,37	121 513,5

Résultats du suivi des recommandations du Vérificateur général à la suite de son rapport de novembre 2009

Parmi les 2 363 contrats accordés après validation :

- 295 dossiers présentaient une situation à risque telle qu'elle est définie par le Vérificateur général (recommandations énoncées ci-dessus). Il faut noter qu'il ne s'agit pas de non-conformité à la Loi et aux règlements :
  - 281 conformes (95,3 %);

- 14 non conformes (4,7 %) en raison :
  - du non-respect des critères définis par le Ministère pour une situation d'urgence (3 cas);
  - de la portée des travaux dépassant la situation d'urgence (1 cas);
  - du non-respect de la production de l'analyse des écarts prix estimé/prix soumis (10 cas).

Comité de vérification interne et d'évaluation de programmes

Depuis l'automne 2011, le CVIEP, présidé par la sous-ministre, ne comprend que des membres externes. Ces membres sont MM. Denis Bédard, ancien secrétaire du Conseil du trésor; André Dicaire, ancien secrétaire général du Conseil exécutif, et André Fiset, ancien sous-ministre de Revenu Québec et ancien Contrôleur des finances. Le CVIEP s'est réuni à trois reprises en 2011-2012. Les travaux de validation des dossiers contractuels se poursuivent dans les directions territoriales et la reddition de comptes se fait auprès du CVIEP.

4.7 L'allègement règlementaire et administratif

Le Ministère prend les mesures nécessaires pour donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allègement réglementaire et administratif.

Sur deux projets de loi sanctionnés[39] et trois projets de règlement édictés en 2011-2012, aucun n'a imposé de fardeau additionnel ou eu des effets financiers significatifs sur les entreprises.

Outre ces projets de loi et ces projets de règlement, le Ministère met en œuvre des mesures d'harmonisation règlementaire et de coopération avec l'Ontario. Ces mesures font partie de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario, en vigueur depuis octobre 2009. Elles visent à améliorer la compétitivité de l'espace économique Québec-Ontario notamment par :

- la poursuite des mesures relatives à l'Accord sur le commerce intérieur en matière de charges et de dimensions des véhicules lourds, de normes de sécurité concernant les transporteurs routiers et de révision de la règlementation;
- l'harmonisation des règlementations en matière d'autobus scolaires et de charges et de dimensions des véhicules lourds, ainsi que des programmes relatifs aux trains routiers (mars 2011);
- l'harmonisation des règlementations concernant les limiteurs de vitesse (en vigueur depuis janvier 2009) et l'utilisation des pneus simples à bande large;
- la simplification des opérations pour les transporteurs (par exemple, nouvelle définition de véhicule lourd au Québec depuis janvier 2011 conformément à celle en vigueur en Ontario et dans les autres provinces canadiennes);
- l'harmonisation des systèmes d'information aux voyageurs (service Québec 511 Info Transports).

Enfin, le Ministère collabore à la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, dans laquelle les objectifs définis par le MAMROT visent notamment l'efficacité opérationnelle en simplifiant les processus de planification et de règlementation.

[39] Il s'agit de la Loi concernant la construction d'un tronçon de l'autoroute 73, de Beauceville à Saint-Georges et de la Loi favorisant la sécurité en matière de transport scolaire et un meilleur encadrement du courtage en services de camionnage en vrac.

4.8 L'éthique

Au Ministère, le respect des valeurs et des règles déontologiques gouvernementales en matière d'éthique et de discipline constitue une préoccupation constante et de premier ordre.

Le Bureau de l'éthique, de l'accès à l'information et des plaintes mis en place en 2010 a notamment pour mission de promouvoir l'éthique et le respect des règles déontologiques. Il conseille également les autorités du Ministère.

En 2011-2012, le comité sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels a vu son mandat élargi pour discuter des orientations et des mesures à prendre en matière d'éthique. Il a mis en place des directives, en lien avec les orientations ministérielles, qui guident les comportements de chacun au travail :

- les relations des employés avec les firmes privées concernant les congés sans traitement;
- les relations des employés du Ministère avec les partenaires externes à l'égard des cadeaux, marques d'hospitalité et avantages offerts dans le cadre des fonctions;
- l'utilisation éthique du courriel, du collecticiel et des services Internet, y inclus les médias sociaux.

Une formation sur les directives et règles d'éthique et autres textes liés au règlement a également été offerte. Le Ministère a donné au personnel 15 sessions de formation joignant ainsi 499 employés. De plus, un soutien particulier a été apporté aux employés et aux gestionnaires qui en ont fait la demande.

Annexes

Annexe I

La classification[40] du réseau routier 2011-2012

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 285 000 kilomètres[41]. Il est composé de routes sous la gestion :

· du Ministère (principalement le réseau routier supérieur)	environ 30 600 kilomètres (longueur réelle)[42]
· des municipalités (réseau routier local)	environ 103 000 kilomètres
· du MRNF (routes d'accès au territoire)	environ 147 000 kilomètres
· d'Hydro-Québec	environ 3 800 kilomètres
· du gouvernement fédéral	environ 500 kilomètres

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend près de 30 600 kilomètres de routes et inclut, en quasi-totalité, le RSSCE, qui s'étend sur près de 7 900 kilomètres. Ce dernier est constitué des principales infrastructures de transport qui soutiennent le commerce extérieur que le Québec fait avec le reste du Canada et avec les principaux partenaires internationaux, en particulier les États-Unis.

40 www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/transports/html/1c1.html
41 Il s'agit d'une estimation.
42 La longueur réelle est définie au www.bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01400_Def_longueur2008f00f00.pdf

Le tableau suivant présente la répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

Répartition des routes du réseau routier sous la responsabilité du Ministère

Classes de routes[43]	Longueur réelle (km)	
	Total	RRSCE
Réseau routier supérieur	**28 244**	**7 878**
Autoroutes Le réseau autoroutier englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999.	5 848	4 108
Routes nationales Le réseau national rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux qui relient les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199.	9 036	3 541
Routes régionales Le réseau régional regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399.	5 516	204
Routes collectrices Le réseau collecteur sert à relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées.	7 844	25
Autres routes	**2 330**	**1**
Routes d'accès aux ressources Le réseau d'accès aux ressources donne accès à des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du MRNF.	1 437	—
Chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées Les chemins d'accès aux ressources et aux localités isolées comprennent les chemins du domaine de l'État, y compris les chemins forestiers et de mines, ou de propriété amérindienne qui donnent accès à des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou encore à des localités isolées, principalement des communautés autochtones.	847	—
Autres (routes locales 2 et 3)	46	1
TOTAL	30 574	7 879

[43] www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/entreprises/camionnage/reseau_routier/routes/classes_route

Annexe II

Les outils de gestion pour améliorer la performance

Le Ministère a maintenu en place des outils de gestion pour améliorer sa performance et des mécanismes de contrôle pour assurer l'accomplissement de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques ainsi que la fiabilité des données et de l'information, notamment au moyen des activités des unités administratives suivantes :

- la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes;
- la Direction de la planification budgétaire et de l'expertise immobilière et la Direction de la gestion financière et de l'information responsable de la planification budgétaire ministérielle ainsi que de la production du plan de contrôle interne et de supervision. Par ailleurs, l'application du plan de contrôle interne et de supervision relève de l'ensemble des gestionnaires du Ministère;
- la Direction des ressources humaines responsable d'élaborer un plan de relève;
- la Direction des enquêtes et de l'analyse de marché;
- les directions de coordination rattachées aux deux directions générales territoriales sont responsables d'assurer le suivi de l'application des orientations des directions centrales et des recommandations de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes.

En matière de vérification interne, le Ministère a poursuivi ses travaux en ce qui concerne la gestion contractuelle, la gouvernance en transport collectif et les subventions versées dans le cadre des programmes d'aide afférents. Pour ce qui est de l'évaluation de programmes, des travaux ont porté sur des programmes d'aide en lien avec la Politique québécoise du transport collectif.

Annexe III

Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements en 2011-2012

Légende : Les éléments grisés du tableau correspondent aux sites qui ont été corrigés durant l'année.

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Gaspé (secteur de Rivière-au-Renard)	132	Route 132, entre la rue Antoine-Roy et la rue Parent	Réaménagement de la route et des intersections
La Martre	132	Courbe à l'ouest du village de La Martre	Correction d'une courbe
Saint-René-de-Matane	195	Secteur de la Petite rivière Matane, secteur de la courbe près de l'hôtel Métropole	Correction de cinq courbes
Dégelis	185	Au kilomètre 0 situé près de la frontière (station Irving) et courbe de l'Arc-en-ciel	Élargissement de deux à quatre voies divisées
Saint-Narcisse	359	Intersection des routes 359 et Trépanier	Correction du profil
Montmagny	132	Entre la rue Jacques-Posé et l'Hôpital de Montmagny	Aménagement d'une haie brise vent
Rivière-aux-Outardes	389	Route 389, au kilomètre 97	Correction du tracé
Longue-Rive	138	Route 138 (secteur de Saint-Paul-du-Nord), pont de la rivière du Sault au Mouton	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une route de contournement
Hébertville	169	Intersection des routes 169 nord et 169 sud	Réaménagement géométrique de l'intersection et correction de dévers
Québec	740	Courbe et intersection de l'échangeur Robert-Bourassa et Charest	Réaménagement de l'échangeur
Baie-Sainte-Catherine	138	Approche du traversier	Aménagement d'une aire d'attente et installation de panneaux à messages variables
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	41631	Intersection des routes Fossambault et Duchesnay	Réaménagement géométrique de l'intersection, amélioration des abords de la route
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Voies rapides de l'autoroute 640, du kilomètre 19,7 au kilomètre 21,2	Réaménagement de l'échangeur
Boisbriand	640	Zones d'entrecroisement, bretelles de l'autoroute 15 sud/autoroute 640 ouest et bretelle de l'autoroute 15 nord/autoroute 640 ouest	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Boisbriand et Sainte-Thérèse	640	Collecteurs de l'autoroute 640, du kilomètre 19,8 au kilomètre 20,8	Réaménagement de l'échangeur
Sainte-Anne-des-Plaines	335	Route 335, courbes au sud de la rivière Mascouche (Courbe à Monette)	Réaménagement des courbes et du profil
Montréal/Dorval	13	Tunnel Dorval	Destruction des paralumes et amélioration de l'éclairage
Dorval		De l'autoroute 20 à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Montréal		Intersection de l'avenue Papineau et de l'avenue Viger Est et intersection de l'avenue Papineau et de l'autoroute Ville-Marie/ boulevard Ville-Marie	Correctifs inclus dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame
Montréal	15	Autoroute 720 ouest, divergence vers l'autoroute 15 nord (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud, divergence vers l'autoroute 720 est (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	15	Autoroute 15 sud - De La Vérendrye (1,3 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Sainte-Cécile-de-Milton	137	De 400 mètres au nord du 3e Rang à 200 mètres au sud de la rue Lachapelle	Réaménagement géométrique de l'intersection et reconstruction de la route
Salaberry-de-Valleyfield	201	Intersection de la route 201 et du boulevard Bord-de-l'Eau	Réaménagement géométrique de l'intersection
Sainte-Geneviève-de-Berthier	158	Intersection des routes 158 et 345	Réaménagement de l'intersection en carrefour giratoire
Mont-Tremblant	117	Intersection de la route 117 et de la rue Siméon et intersection de la route 117 et de la rue Vaillancourt	Réaménagement des intersections en carrefours giratoires
Plaisance	148	Courbes près de la montée Saint-François	Correction de courbes
Waterville	108	Intersection des routes 108 et 147	Réaménagement géométrique
Compton	147	À 200 mètres au sud de l'agglomération de Compton	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Rouyn-Noranda	117	Entre l'avenue du Lac et l'avenue Dallaire et l'intersection des rues Gamble, Québec et Rideau	Correctifs inclus dans la construction d'une voie de contournement

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Notre-Dame-du-Mont-Carmel	157	Intersection de la route 157 et du Rang Saint-Félix	Réaménagement géométrique de l'intersection
Hérouxville	153	Intersection de la route 153 et du Rang Saint-Pierre	Construction d'un îlot de séparation
Saint-Georges	271	Intersection de la route 271 et des Rangs Sainte-Anne et Saint-Guillaume	Réaménagement géométrique de l'intersection
Irlande	165	Intersection de la route 165 et de la route Dussault	Sécurisation des abords de route (adoucissement de talus, canalisation des fossés profonds) et aménagement d'une haie brise-vent
Lac-Pikauba	175	Intersection des routes 169 et 175	Réaménagement géométrique de l'intersection
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	367	De la voie ferrée à la route Grand Capsa	Correctifs inclus dans la construction d'une route de contournement
Clermont	138	Secteur de la côte du Calvaire	Construction d'un lit d'arrêt
L'Assomption	341	Intersection de la route 341 et du chemin des Commissaires et intersection de la route 341 et du rang Presqu'île	Réaménagement des intersections avec installation de feux de circulation et d'un système d'éclairage
Montréal	20	Autoroute 20 ouest - De l'entrée 1re Avenue à la sortie rue Norman	Allongement des voies de décélération et d'accélération sur l'autoroute 20 ouest
Réservoir-Dozois	117	Route 117 au kilomètre 413, dans la réserve La Vérendrye, approche nord du pont de la rivière des Outaouais	Remplacement de la glissière existante semi-rigide par une glissière rigide
Drummondville	122	Intersection de la route 122 et du boulevard Foucault	Réaménagement géométrique de l'intersection
Saint-Malachie	277	Feux de circulation intersection de la route 277 Saint-Malachie	Installation de feux de circulation
Saguenay		Intersection du chemin Saint-Léonard et chemin Dam II	Correction du dévers et aménagement des abords de la route
Lac Ashuapmushuan	167	Route 167, courbe au kilomètre 114	Correction d'une courbe sous-standard
Saint-Félicien	169	Intersection de la route 169 et chemin de la Pointe	Installation d'un feu clignotant

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Chambord	155	Courbes avant le lac Belley	Correction d'une courbe sous-standard
Yamachiche	138	Intersection de la route 138 et de la rue Desaulniers	Correction du profil vertical, réaménagement géométrique de l'intersection
Saint-Adelphe	352	Route 352, face au numéro d'immeuble 700	Correction d'une courbe et du profil vertical
Saint-Joseph-du-Lac	640	Intersection de l'autoroute 640 et de la route 344	Construction d'un carrefour giratoire
Sainte-Adèle	117	Intersection de la route 117 et du chemin Mont-Gabriel	Installation de feux de circulation
Courcelles	108	Courbe près de la rivière aux Bluets	Correction d'une courbe sous-standard et construction d'une voie auxiliaire
Stoke	216	Du ruisseau Dorman à la rue du Mont-Dufresne	Reconstruction du profil rural et correction du profil vertical
Carleton-sur-Mer et Bonaventure	132	Deux secteurs de la Baie des Chaleurs	Aménagement de haies brise-vent
Baie-du-Febvre	255	Intersection de la route 255 et du chemin du Pays-Brûlé	Installation de feux clignotants
Sainte-Ursule	348	Intersection des routes 348 et Gérin	Réaménagement géométrique de l'intersection
Franquelin	138	Près des lacs Thompson et la Ligne, du kilomètre 805 au kilomètre 808	Correction de courbes sous-standards
Port-Cartier	138	À 500 m à l'ouest et à 900 m à l'est de la rivière Riverin	Reconstruction du profil rural
Shannon	369	De 1,9 km à l'ouest du chemin Gosford aux limites de Shannon et de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	Reconstruction du profil urbain
Beaupré	138	Intersection de la route 138 et de la rue de l'école secondaire Mont-Sainte-Anne	Installation de feux de circulation avec voie de virage à gauche
Saint-Bernard-de-Lacolle	202	Intersection de la route 202 et des bretelles de la sortie n° 6 de l'autoroute 15 sud	Installation d'un feu clignotant
Mont-Laurier	309	Du boulevard des Ruisseaux à la limite de Notre-Dame-de-Pontmain	Reconstruction du revêtement et asphaltage des accotements
Plaisance	148	Limite ouest de Plaisance jusqu'au pont de Plaisance	Correction de courbes

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Pontiac	148	Entre le chemin Terry-Fox et le chemin Maple	Reconstruction du profil rural
Gatineau	315	Entre les bretelles entrée/sortie, kilomètre 166, autoroute 50 direction est et ouest	Aménagement d'une voie de virage à gauche et installation de feux de circulation
Ascot Corner	112	Intersection de la route 112 et du chemin Galipeau	Construction d'une voie de virage et d'une bande centrale, et installation de feux de circulation
Sherbrooke	222	Intersection de la route 222, des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 55 en direction sud et de la rue du Fer-Droit	Installation de feux de circulation

Centre de gestion de l'équipement roulant

Rapport annuel de gestion 2011 2012

Table des matières

Le mot du directeur 165

La déclaration de la direction 167

Le rapport de mission d'examen de Raymond Chabot Grant Thornton 169

La présentation de l'organisation 170

Le comité consultatif 170

La structure de l'organisation et les ressources humaines 171

Les faits saillants 173

Le profil de la clientèle 2011-2012 pour chacun des produits et services 174

Les relations avec la clientèle 178

Le profil du parc de véhicules 180

Les acquisitions et les ventes de véhicules 182

Les réalisations en 2011-2012 184

Les perspectives pour 2012-2013 198

Les états financiers 2011-2012 199

Le mot du directeur

L'année 2011-2012 a été une année couronnée de succès pour le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) puisque, dans l'ensemble, les cibles fixées au Plan d'action 2011-2012 ont été rencontrées. L'atteinte de ces cibles n'a été possible que par l'engagement de chacun à la réussite du CGER. Ce constat a d'ailleurs été exprimé lors du sondage sur la mobilisation du personnel, effectué auprès des employés au cours de la dernière année. Les résultats obtenus nous ont permis d'établir à 71 % le taux de mobilisation pour un taux de participation de 82 %, ce qui est pour le moins très satisfaisant, à fortiori dans un contexte de restructuration administrative. Ce résultat est comparable à celui obtenu lors du dernier sondage fait en 2009-2010.

Afin de poursuivre sur cette note positive, soulignons que l'année 2012 marque le 15e anniversaire du CGER. Depuis sa création en 1997, le CGER a su se tailler une place de choix dans le marché de la gestion de parc de véhicules publics. Grâce à son expertise, il est reconnu comme un chef de file en son domaine en plus d'être le seul à offrir, sur l'ensemble du territoire québécois, une gestion intégrée d'un parc de véhicules combinant véhicules légers et lourds.

Actif au sein du ministère des Transports du Québec (MTQ), le CGER a développé, au cours de ces 15 années, une clientèle autre que le MTQ, ce qui lui assure du même coup une croissance florissante. Il partage son expertise et ses infrastructures avec divers autres clients de milieux aussi diversifiés que ceux des organismes municipaux, des organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux, des organismes liés au réseau de l'éducation, etc. Ce succès confère au CGER l'autonomie financière résultant de l'optimisation de ses ressources, ce qui lui permet d'offrir des taux de location concurrentiels autant au MTQ qu'à ses autres clients.

Ces résultats ne pourraient être atteints sans la collaboration active de tous les employés. Je veux donc profiter de cette occasion pour remercier personnellement chacun des membres de notre grande équipe pour les efforts, l'engagement et l'intérêt démontrés envers le CGER tout au long de ces années. Soyez assurés qu'il est pour moi prioritaire d'obtenir pour le CGER un modèle de gouvernance qui lui permettra de prolonger son succès au cours des années à venir afin qu'il demeure le chef de file en son domaine.

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Directeur
Québec, mai 2012

La déclaration de la direction

Ce document constitue le quinzième rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant. Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur et des chefs de service du Centre. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le Plan d'action 2011-2012.

La direction du Centre a maintenu, tout au long de l'exercice financier 2011-2012, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le plan d'action.

De plus, la firme Raymond Chabot Grant Thornton s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2011-2012. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le Rapport annuel de gestion 2011-2012 correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2012.

Le directeur,

PAUL-YVAN DESCHÊNES

Le directeur de l'exploitation et des services à la clientèle, par intérim,

PAUL-YVAN DESCHÊNES

Le chef du Service de l'ingéniene et des acquisitions,

MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur

Le chef du Service de soutien à la gestion,

FRANÇOIS WISEMAN

Le rapport de mission d'examen de Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L.

À la demande du ministère des Transports du Québec, nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice terminé le 31 mars 2012, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada et a donc consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les renseignements qui nous ont été fournis par le CGER.

Notre examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'auditeur sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information présentés dans le rapport annuel de gestion.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que l'information contenue dans le rapport annuel de gestion, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, n'est pas, dans tous ses aspects significatifs, plausible et cohérente.

Raymond Chabot Grant Thornton S.E.N.C.R.L.[1]

Québec, le 12 octobre 2012

[1] CPA, auditeur, CA permis de comptabilité publique n° A102607

La présentation de l'organisation

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il gère un parc de quelque 9 377 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 7 233 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que 2 144 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 65 ateliers de mécanique et de fabrication, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

La mission, la vision, les objectifs généraux et les valeurs de l'organisation sont présentés dans la section « Profil » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le comité consultatif

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER, un comité consultatif doit conseiller le sous-ministre sur les cibles et les objectifs annuels qui doivent être fixés. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et les résultats atteints par le CGER. Nommés par le sous-ministre des Transports, les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant, de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité. En 2011-2012, ce dernier était formé des membres suivants :

HENRI GAILLARD, conseiller, Syndicat de la fonction publique du Québec;

MICHEL DUMAS, chef de Service de l'approvisionnement et de la logistique, Sûreté du Québec;

GUY CHARBONNEAU, directeur du matériel roulant et des ateliers, Ville de Montréal;

JEAN ROBITAILLE, directeur général, Kenworth Montréal.

La rencontre du comité consultatif 2011

Le 10 novembre 2011, le directeur du CGER a rencontré les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du Plan d'action 2010-2011 ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le Plan d'action 2011-2012. Les membres se sont montrés satisfaits des résultats obtenus par le CGER au cours de la dernière année. Les sujets prioritaires abordés au cours de cette rencontre ont porté sur le modèle de gouvernance à revoir afin de donner au CGER toute la latitude nécessaire à l'atteinte de ses objectifs généraux, soit l'optimisation de l'utilisation des ressources en assurant la promotion des services aux organismes publics, la prochaine présentation par le CGER au ministère des Transports d'un plan de réduction de la consommation de carburant, l'impact de l'exercice de réduction de la taille de l'État sur le développement du CGER, que ce soit au niveau de son engagement à l'égard de contrats majeurs ou de l'offre d'un service adéquat à une nouvelle clientèle, la réalisation d'une analyse du coût de revient et de la tarification. Comme autre sujet, notons celui touchant la réalisation de profils de compétence du personnel d'encadrement et des répartiteurs. À la suite de cette démarche, les cadres seront évalués afin de préparer un plan de formation intégrant l'accompagnement des gestionnaires à l'atteinte d'un objectif commun, soit l'application d'une gestion en cohérence avec les préoccupations du CGER en matière de ressources humaines, à savoir, la mobilisation, l'engagement et la responsabilisation de son personnel.

La structure de l'organisation et les ressources humaines

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis dans 14 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Internet au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2012, le CGER comptait 435 employés, dont plus de 300 travaillent dans les ateliers de mécanique. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux comprend des gestionnaires, des professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que des employés de bureau. La différence à la baisse de 14 effectifs est en majeure partie attribuable à des emplois devenus vacants dans l'année dont le processus de dotation n'était pas terminé au 31 mars 2012.

Le CGER compte 14 bureaux régionaux ainsi que 65 ateliers de mécanique et de fabrication répartis sur tout le territoire québécois.

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant selon la catégorie d'emploi au 31 mars

Catégorie d'emploi	Effectif							
	Permanent		Occasionnel		Total		Pourcentage (%)	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Cadres	22	26	1	2	23	28	5,29	6,24
Professionnels	22	21	3	5	25	26	5,74	5,79
Techniciens	28	30	8	11	36	41	8,28	9,13
Personnel de bureau	17	12	22	29	39	41	8,97	9,13
Ouvriers	134	47	178	266	312	313	71,72	69,71
TOTAL	**223**	**136**	**212**	**313**	**435**	**449**	**100,00**	**100,00**

Comme l'annonçait le CGER dans son Plan d'action 2011-2012, une nouvelle structure a été mise en place le 21 juin 2011. Les points saillants de cette réorganisation administrative sont la création de la Direction de l'exploitation et des services à la clientèle et des trois services régionaux dont chacun est responsable de diriger les opérations dans sa partie de territoire. Le tableau suivant a été élaboré selon cette nouvelle organisation établie en 2011-2012.

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par unité administrative au 31 mars

Unité administrative	TOTAL 2012
Direction	5
Service du soutien à la gestion	34
Service de l'ingénierie et des acquisitions	22
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	13
Service régional de Québec et de l'Est	6
Zone de la Côte-Nord	17
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	18
Zone du Bas-Saint-Laurent	18
Zone de Québec	44
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	15
Service régional du Centre-du-Québec	3
Zone de la Chaudière-Appalaches	25
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec–Lanaudière	26
Zone de l'Estrie	21
Zone de la Montérégie	28
Fabrication	19
Service régional de Montréal et de l'Ouest	5
Zone de Montréal	41
Zone des Laurentides–Outaouais	35
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	18
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue	22
TOTAL	**435**

Effectif du Centre de gestion de l'équipement roulant par catégorie d'emploi et selon le sexe au 31 mars

	Effectif					
	Femmes		Hommes		Total	
Catégorie d'emploi	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Cadres	0	0	23	28	23	28
Fonctionnaires	47	50	28	32	75	82
Ouvriers	3	2	309	311	312	313
Professionnels	10	10	15	16	25	26
TOTAL	**60**	**62**	**375**	**387**	**435**	**449**
POURCENTAGE (%)	**13,79**	**13,81**	**86,21**	**86,19**	**100,0**	**100,0**

Des tableaux présentant l'effectif du CGER selon d'autres critères ainsi que l'organigramme de l'organisation se trouvent dans la section « Profil des ressources humaines » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les faits saillants

Amélioration continue

Au cours de l'année 2011-2012, dans le souci d'une gestion axée sur les résultats et le service à la clientèle, le CGER a poursuivi son processus d'implantation de la méthode Kaizen dans la majorité de ses ateliers de mécanique.

Réorganisation administrative

Dans un objectif d'amélioration de l'organisation de ses activités, une nouvelle structure administrative a été mise en place touchant particulièrement les activités opérationnelles avec, entre autres, l'ajout d'un nouveau poste de directeur de l'exploitation et des services à la clientèle.

Développement durable

Afin d'atteindre ses objectifs de développement durable, le CGER a fait l'acquisition de quatre véhicules électriques.

Comme le CGER s'investit énergiquement dans la poursuite de ses recherches et de son développement en matière environnementale, la dernière année a été marquée par divers accomplissements en ce domaine. Soulignons la réalisation d'une analyse de diminution de consommation de carburant, l'intégration de quatre technologies environnementales prometteuses dont l'ajout de quatre véhicules électriques, la mise en service de deux camions hybrides, l'utilisation d'huile à engrenage pour camion à haute efficacité et d'antirouille biodégradable pour camion, la préparation d'un rapport proposant des mesures d'économie de carburant au MTQ, et l'installation de 34 modules de télémétrie véhiculaire pour le suivi de fonctionnement sur des véhicules d'utilisation CGER.

Communications

Au printemps 2011, la réalisation d'un diagnostic des communications organisationnelles a conduit à l'élaboration d'un plan stratégique de communication pour l'année 2012-2013. En février 2012, le CGER a adopté une politique de communication précisant ses orientations en matière de communication interne et externe.

Modèle de coût de revient

Au cours du printemps 2011, le CGER a entrepris des travaux sur l'établissement d'un modèle de coût de revient. Ce dernier est le produit d'un travail concerté entre un consultant de l'École nationale d'administration publique (ENAP), spécialisé dans le domaine, et une équipe de travail composée de ressources du CGER. Le modèle final, pour l'année de référence 2010-2011, a été déposé durant le mois de mars 2012. À partir du modèle établi, le CGER travaille présentement à l'intégration de ses résultats financiers de 2011-2012 et entend le faire pour chaque année financière qui est complétée. Le coût de revient sera un nouvel outil de gestion pour le CGER et lui permettra de s'approprier le plein contrôle sur ses coûts ainsi que le pouvoir de comprendre en profondeur leurs comportements et leur évolution dans le temps.

Le profil de la clientèle 2011-2012 pour chacun des produits et services

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main de véhicules, la réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire, l'analyse en gestion de parc de véhicules, la formation des conducteurs et la fourniture de carburant.

La description de chacun des produits et des services se trouve à la rubrique « Produits et services » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La location clés en main de véhicules et d'équipements connexes

La location clés en main tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, à l'exception du coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale des véhicules, dont :

- le suivi du programme d'entretien préventif;
- les réparations mineures et majeures;
- la vérification mécanique;
- le coût d'acquisition du véhicule;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive);
- l'immatriculation;
- le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;
- les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat, et modification ou adaptation d'un équipement);
- la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER;
- l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2012, le CGER avait conclu 330 ententes de service de location à long terme, dont 217 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports du Québec et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 297 véhicules et équipements connexes. En 2011-2012, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 83 494 376 $, y compris la location à court terme.

Clientèle pour la location à long terme selon l'année

Type d'organisation (nombre)	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
	2011-2012		2010-2011	
Ministère des Transports (1)*	51	3 766	61	3 754
Autres ministères (19)	124	541	129	499
Organismes (18)**	45	205	44	187
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (38)	38	306	37	298
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)**	9	21	9	19
Organismes municipaux (8)	7	25	8	23
Municipalités (52)	55	1 420	52	1 394
Organismes fédéraux et amérindiens (1)	1	13	1	11
TOTAL (145)	**330**	**6 297**	**341**	**6 185**

* La diminution du nombre d'ententes avec le ministère des Transports est le résultat du regroupement d'ententes visant l'allègement de la structure administrative du MTQ.

** Un reclassement des types d'organismes correspondant à ces deux catégories a été revu, ce qui explique les différences observées par rapport aux valeurs présentées dans le rapport de 2010-2011.

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Clientèle pour la location à court terme selon l'année

Type d'organisation (nombre)	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
	2011-2012		2010-2011	
Ministère des Transports (1)*	29	432	50	462
Autres ministères (6)	9	13	10	14
Organismes (5)	7	11	6	12
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (7)	2	4	6	7
Organismes liés au réseau de l'éducation (2)	2	3	1	2
Organismes municipaux (1)	0	0	1	2
Municipalités (28)	26	246	25	233
TOTAL (50)	**75**	**709**	**99**	**732**

* La diminution du nombre d'ententes avec le ministère des Transports est le résultat du regroupement d'ententes visant l'allègement de la structure administrative du MTQ.

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire

En 2011-2012, le CGER a réparé et entretenu 2 144 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour procéder à des ajouts ou à des modifications à leurs véhicules et équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a donc généré des revenus de 6 803 392 $.

Clientèle pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire en fonction de l'année

Type d'organisation (nombre)	Nombre de véhicules réparés ou entretenus	
	2011-2012	2010-2011
Ministère des Transports (1)	286	230
Autres ministères (8)	459	459
Organismes (19)	992	962
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (17)	39	44
Organismes liés au réseau de l'éducation (9)	74	62
Organismes municipaux (7)	25	27
Municipalités (38)	245	275
Organismes fédéraux et amérindiens (7)	24	21
TOTAL (106)	**2 144**	**2 080**

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

L'analyse en gestion de parc de véhicules

Au cours de la période 2011-2012, le CGER n'a effectué aucune analyse pour sa clientèle, affectant plutôt ses ressources à différents projets internes.

De l'information additionnelle sur ce service se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La formation des conducteurs

La majorité des présentations de véhicules ou équipements neufs sont faites par les formateurs du Secteur de la formation des conducteurs. Trente-six présentations ont eu lieu en 2011-2012 à quelque 290 personnes aux quatre coins de la province. Les présentations d'équipements ou de machineries spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

Par ailleurs, le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle pour de la formation ou des évaluations des conducteurs. Les mêmes principes sont maintenus quant à la formation donnée à la clientèle du CGER, c'est-à-dire que si des dommages répétés sont causés à un véhicule lourd, à un véhicule-outil ou à un véhicule spécialisé, ou encore que ces derniers nécessitent des réparations fréquentes, le CGER offre une formation sans frais aux conducteurs concernés. Les avantages pour la clientèle sont :

- la conformité avec la règlementation (telle que la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds);
- l'augmentation de sa productivité;
- la réduction de ses coûts d'exploitation;
- la diminution de ses coûts de carburant;
- l'acquisition de bonnes habitudes de conduite;
- la réduction du nombre de bris et d'accidents;
- l'accroissement de la disponibilité de ses véhicules et équipements connexes.

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, villes ou organismes ont eu recours aux services de formation. Dix-sept types de cours ont été offerts à 244 participants, à l'exception des évaluations de conducteur de véhicules et d'équipements mobiles (CVEM I et II) pour le ministère des Transports et des présentations de véhicules ou d'équipements. Les revenus découlant de la formation des conducteurs en 2011-2012 ont été de 125 120,86 $.

De l'information additionnelle sur ces services ainsi qu'un tableau présentant les formations données en 2011-2012 et le nombre de participants qui les ont suivies se trouvent dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

La fourniture de carburant

Consommation par type de carburant

Type d'organisation (nombre)	Nombre de litres consommés					
	2011-2012			2010-2011*		
	Essence	Diésel	Total	Essence	Diésel	Total
Ministère des Transports (1)	6 248 535	6 230 190	12 478 725	6 079 337	6 358 843	12 438 180
Autres ministères (10)	341 661	40 992	382 653	345 532	39 201	384 733
Organismes (14)	732 075	13 201	745 276	712 926	17 819	730 745
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (25)	56 773	41 053	97 826	52 522	44 407	96 929
Organismes liés au réseau de l'éducation (5)	34 689	38 555	73 244	33 431	16 857	50 288
Organismes municipaux (3)	3 813	2 402	6 215	4 004	2 711	6 715
Municipalités (12)	131 397	230 751	362 148	140 025	294 802	434 827
Organismes fédéraux et amérindiens (1)	0	0	0	49	0	49
Consommation par le CGER (1)	274 314	102 573	376 887	292 458	97 077	389 535
TOTAL (72)	**7 823 257**	**6 699 717**	**14 522 974**	**7 660 284**	**6 871 717**	**14 532 001**

* La méthode d'arrondissement a été revue, ce qui explique les différences observées par rapport aux valeurs présentées dans le rapport 2010-2011.

De l'information additionnelle sur ce service se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les relations avec la clientèle

Le Centre de gestion de l'équipement roulant accorde une priorité à la qualité de ses produits et services offerts, orientés sur les besoins et la satisfaction de sa clientèle. Cela s'illustre, notamment, par la mise en application de la déclaration de service à la clientèle et de la gestion des plaintes ainsi que par la disponibilité d'un service de dépannage et de conseillers à la clientèle.

La déclaration de services à la clientèle

Le 1er avril 2001, le CGER s'est doté d'une déclaration de services à la clientèle. Mise à jour le 1er avril 2007, elle exprime la volonté du CGER d'accorder la priorité à la qualité des produits et des services qu'il offre en plaçant le client au cœur de ses préoccupations. Cette déclaration confirme les principaux engagements du CGER envers sa clientèle. Ceux-ci sont le fruit d'une réflexion d'équipe et reflètent les besoins exprimés par les clients. Avec cette déclaration, le CGER entend répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent dans la section « Déclaration de services à la clientèle » à la rubrique « Service à la clientèle » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les résultats pour l'année 2011-2012 au regard de ces engagements se trouvent dans la section « Les résultats 2011-2012 des engagements particuliers énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle » du présent document.

La gestion des plaintes

En 2011-2012, le CGER a reçu 15 plaintes dont 3 ont été formulées verbalement.

Description de la plainte	Nombre
Qualité des travaux	4
Renseignements paraissant sur les factures	2
Information reçue du personnel du CGER	2
Facilité à obtenir une carte d'accès	1
Fiabilité des véhicules	1
Propreté du véhicule réparé	1
Proximité des ateliers de mécanique	1
Respect de la prise de rendez-vous	1
Efficacité des véhicules	1
Information contenue dans le site Internet du CGER	1
TOTAL	**15**

Il est à noter que neuf plaintes provenaient du ministère des Transports et six de clients travaillant pour d'autres ministères et organismes publics.

En ce qui a trait à l'engagement du CGER quant au délai de réponse aux plaintes, les résultats se trouvent dans la section « Les réalisations en 2011-2012 » du présent rapport annuel (engagement 4).

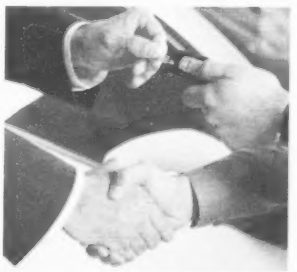
Le service de dépannage mécanique

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe qu'il a loué. Le client n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le 1 888 314-CGER, peu importe l'heure et l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels reçus en 2011-2012 se trouve dans la section « Profil de la clientèle » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les conseillers à la clientèle

Répartis dans chacun des services régionaux, les conseillers à la clientèle possèdent l'expertise nécessaire pour accompagner la clientèle du CGER dans ses prises de décision et répondre aux différentes interrogations concernant la gestion de parc et les besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. Ils assurent également le suivi auprès du client quant à la conformité des véhicules.



Le client est au centre de toutes les activités du CGER. C'est pourquoi nos efforts sont orientés vers la satisfaction de la clientèle.

Le profil du parc de véhicules

Le parc, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 7 233 unités au 31 mars 2012.

Parc de véhicules du Centre de gestion de l'équipement roulant au 31 mars par super catégorie

Super catégorie	Location au MTQ		Location à d'autres clients		Véhicules de prêt		Véhicules disponibles		Véhicules utilisés par le CGER		TOTAL	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
Véhicule léger	1 404	1 400	1 430	1 343	58	53	393	485	142	141	3 427	3 422
Camion	379	377	152	147	22	28	14	42	1	1	568	595
Matériel-outil remorqué	134	166	16	18	0	1	9	15	10	9	169	209
Matériel remorqué	231	224	28	29	1	1	7	13	3	4	270	271
Véhicule-outil	203	201	220	230	6	5	20	27	19	16	468	479
Équipement	1 368	1 338	643	625	88	98	124	203	15	17	2 238	2 281
Matériel divers	47	48	42	39	0	0	1	3	3	3	93	93
TOTAL	**3 766**	**3 754**	**2 531**	**2 431**	**175**	**186**	**568**	**788***	**193**	**191****	**7 233**	**7 350**

* Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2010-2011 et en 2011-2012 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant de 6 à 10 mois, normalement de mai à novembre.

** Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de services.

Un tableau plus détaillé du parc de véhicules se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Le rajeunissement du parc de véhicules

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis un calendrier des achats est établi.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au cours des trois dernières années, du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc. La section « Les acquisitions et les ventes de véhicules » du présent document donne des précisions sur les véhicules qui ont été remplacés en 2011-2012.

Rajeunissement du parc de véhicules du ministère des Transports au cours des trois dernières années, y compris les véhicules utilisés par le Centre de gestion de l'équipement roulant

Catégorie	Âge moyen			Durée de vie optimale	Pourcentage des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale (%)		
	2011-2012	2010-2011	2009-2010		2011-2012	2010-2011	2009-2010
Automobile	4,4	4,2	4,1	7	6,40	15,47	21,69
Camionnette	3,5	3,5	3,7	7	8,06	9,75	15,96
Fourgonnette	4,6	4,1	4,0	7	8,21	12,12	19,51
Camion 6-roues	8,6	8,6	7,8	15	7,95	9,88	13,30
Camion 10-roues	7,4	7,7	8,3	12	9,62	7,79	11,59
Niveleuse	9,4	9,9	9,7	15	6,90	0,00	3,57
Chargeuse	6,3	6,6	7,3	15	5,13	9,33	13,04
Pelle	11,6	10,6	9,6	18	0,00	0,00	0,00

Depuis 2009-2010, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent est demeuré stable à 4,8 ans.

Bien que nous constations une stabilité de l'âge moyen de ces véhicules, il faut également remarquer, pour la même période, une nette diminution du pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale, passant de 16 % en 2009-2010 à 8 % en 2011-2012.

Les véhicules à taux horaire

En plus des 7 233 unités que possède le CGER, 2 144 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été réparés ou entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du CGER. Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces 2 144 unités par super catégorie de véhicules.

Véhicules réparés ou entretenus par le Centre de gestion de l'équipement roulant selon une tarification horaire au 31 mars

Super catégorie	Nombre de véhicules	
	2012	2011
Véhicule léger	1 571	1 550
Camion	72	73
Matériel-outil remorqué	162	112
Matériel remorqué	167	161
Véhicule-outil	74	77
Équipement	51	52
Matériel divers	47	55
TOTAL	**2 144**	**2 080**

Les acquisitions et les ventes de véhicules

Les acquisitions

En 2011-2012, le CGER a acheté 902 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 30 861 751 $. De ce nombre, 440 ont été acquis pour le ministère des Transports, pour une somme de 16 532 336 $. Le CGER a également fait l'acquisition de 462 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics, pour une somme de 14 329 415 $.

Acquisitions selon la super catégorie

Super catégorie	Ministère des Transports		Autres clients		Total	
	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)
Véhicule léger	132	3 441 866	361	9 398 272	493	12 840 138
Camion	44	5 478 021	14	1 388 081	58	6 866 102
Matériel-outil remorqué	20	772 410	–	–	20	772 410
Matériel remorqué	36	540 708	9	216 702	45	757 410
Véhicule-outil	25	2 809 013	14	2 159 582	39	4 968 595
Équipement	169	3 389 178	59	886 407	228	4 275 585
Matériel divers	10	93 149	3	269 627	13	362 776
Appareillage technologique	4	7 991	2	10 744	6	18 735
TOTAL	**440**	**16 532 336**	**462**	**14 329 415**	**902**	**30 861 751**

Un tableau plus détaillé sur les acquisitions de véhicules pour le MTQ et d'autres organismes publics par catégorie de véhicules se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les nouveaux véhicules

Le CGER s'est procuré de nouveaux types de véhicules et d'équipements en 2011-2012, notamment des véhicules électriques, une gravelière sur chargeuse pour l'épandage de granulats sur accotement, un camion de déneigement 4 x 2 format réduit, des remorques adaptées pour effectuer le travail d'un signaleur et un camion équipé pour le nettoyage des fosses septiques.

Le CGER a fait l'acquisition d'un camion de déneigement de catégorie moyenne.

Les ventes

Le CGER a vendu 809 véhicules et équipements connexes en 2011-2012 pour une somme nette de 3 108 460 $. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que le kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 706 unités ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques et ont rapporté 2 373 701 $. Le CGER s'est également départi de 103 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres pour une somme de 734 759 $.

En 2011-2012, les revenus totaux provenant de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrés à 3 414 894 $, incluant un montant de 306 433 $ de commission versé au Centre de services partagés du Québec (CSPQ).

Un tableau plus détaillé sur les revenus tirés de la vente de véhicules et d'équipements par catégorie se trouve dans la section « Profil du parc de véhicules » à la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au www.cger.mtq.gouv.qc.ca.

Les réalisations en 2011-2012

Dans son Plan d'action 2011-2012, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

Synthèse des résultats obtenus pour les indicateurs

Thème	Objectif	Cible	Résultat
Satisfaction de la clientèle	Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2011-2012	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la satisfaction de la clientèle sera réalisé en 2012-2013
Volume d'affaires	Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 M$	2 599 079 $
Mobilisation du personnel	Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	71 %
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation du personnel	2,5 %	2,9 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	35 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	102,26 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	78,3 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation des prix à la consommation	≤ 0 %	0,57 % inférieur
Amélioration continue dans les ateliers de mécanique	Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	5
Veille technologique	Intégrer au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	2
Développement durable	Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	34
Veille environnementale	Intégrer de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental	4	4

* Unité active équivalent temps plein

Les résultats détaillés pour les indicateurs 2011-2012

ORIENTATION 1
POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

Satisfaction de la clientèle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2011-2012	Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

ORIENTATION 2
DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

Volume d'affaires

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter les revenus totaux du CGER, sauf ceux provenant du carburant	0 M$	Augmentation des revenus totaux, sauf ceux provenant du carburant	2 599 079 $	S. O.

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2011-2012 et 2010-2011.

Type de revenu	Revenus ($)	
	2011-2012	2010-2011
Locations	83 494 376	80 868 920
Réparations	6 803 392	6 623 027
Contributions du gouvernement du Québec	448 124	494 156
Autres revenus	1 201 145	1 361 855
TOTAL	**91 947 037**	**89 347 958**

L'augmentation des revenus en 2011-2012, excluant le carburant, est de 2 599 079 $. Cette augmentation est calculée en soustrayant les revenus totaux de 2010-2011 de ceux de 2011-2012, excluant le carburant (91 947 037 $ – 89 347 958 $).

ORIENTATION 3

PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

Mobilisation du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Obtenir le taux de mobilisation du personnel	72 %	Taux de mobilisation du personnel	71 %	- 1 %

Pour la cinquième fois, le CGER a mené un sondage auprès de ses employés afin de mesurer les conditions de mobilisation des membres du personnel à partir de leurs perceptions individuelles et collectives.

Le questionnaire a été transmis à 436 employés en février 2012, un total de 357 personnes ont répondu, ce qui a permis d'obtenir un taux de participation de 82 %. Parmi les répondants, nous trouvons 251 personnes de la catégorie d'emploi des ouvriers, 65 de celle des fonctionnaires, 22 de celle des professionnels, ingénieurs ou cadres à mandats spéciaux, ainsi que 19 gestionnaires.

Le CGER a utilisé le même questionnaire de sondage qu'en 2009-2010. Le questionnaire 2011-2012 comprenait 55 questions permettant de mesurer sept conditions de mobilisation, soit l'appartenance, l'organisation du travail, la supervision, la collaboration, l'expertise, la santé et la sécurité au travail, ainsi que l'information. La seule différence en 2011-2012 est que trois questions ont été ajoutées afin de mieux cibler les pistes d'amélioration concernant le volet de l'information.

La comparaison des taux de mobilisation

Année	Taux de participation (%)	Taux global de mobilisation (%)
2011-2012	82	71
2009-2010	86	71
2005-2006	54	74
2003-2004	62	73
2001-2002	61	75

Le taux de mobilisation par volet

Volet	Moyenne (%)
	2011-2012
1 - L'appartenance	71,3
2 - L'organisation du travail	68,7
3 - La supervision	72,7
4 - La collaboration	75,4
5 - L'expertise	73,7
6 - La santé et la sécurité au travail	72,8
7 - L'information	63,2
MOYENNE	**71,1**

Le taux de mobilisation par volet et par catégorie d'emploi

Volet	Taux de mobilisation (%)				
	Gestionnaires	Professionnels, ingénieurs ou cadres affectés à d'autres mandats	Fonctionnaires	Ouvriers	Moyenne
1 - L'appartenance	86,1	66,3	70,6	70,7	71,3
2 - L'organisation du travail	81,1	65,1	68,9	68,0	68,7
3 - La supervision	83,7	75,8	72,5	71,6	72,7
4 - La collaboration	85,2	76,1	76,9	74,2	75,4
5 - L'expertise	85,6	74,7	77,9	74,8	73,7
6 - La santé et la sécurité au travail	83,9	73,1	76,4	70,3	72,3
7 - L'information	81,6	56,7	61,9	62,7	63,2
MOYENNE	**83,9**	**69,7**	**72,2**	**70,3**	**71,1**

Expertise et compétence du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	2,9 %	+ 0,4 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut comptabiliser les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation et aux salaires des formateurs ainsi qu'à leurs frais de déplacement. Le salaire des employés et des personnes qui travaillent à la réalisation du plan de développement, les frais de déplacement et les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects.

En 2011-2012, une somme de 661 824 $ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 22 688 957 $, ce qui représente 2,9 % de la masse salariale. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

Type de formation	Coût ($)	Pourcentage (%)
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE TI)	92 343	13,95
Formation technique		
Mécanique	342 711	51,78
Santé et sécurité au travail	26 348	3,98
Sciences de l'administration		
Gestion	152 810	23,10
Administration, marketing, communication, divers	47 612	7,19
TOTAL	**661 824**	**100,00**

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd, le CGER a augmenté la formation dans ce domaine. Afin de maintenir la qualité de son service à la clientèle, il a consacré 51,78 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique, comme il avait été prévu dans son plan d'action annuel.

ORIENTATION 4

ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

Compétitivité des tarifs de location

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir les taux de location pour les équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart entre les taux de location des équipements du CGER et ceux du marché	35 %	+ 5 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location à ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits dans le répertoire gouvernemental *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs*, qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports.

Le tableau ci-dessous montre que, en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 35 % à ceux du marché en 2011-2012. Il établit également une comparaison avec l'année précédente.

Type de véhicule	Taux moyen du marché ($)		Taux du CGER ($)		Écart ($)		Écart (%)	
	2011-2012	2010-2011	2011-2012	2010-2011	2011-2012	2010-2011	2011-2012	2010-2011
Véhicule de tourisme	939	948	638	605	301	343	32	36
Camionnette 4 x 2, MTC 3100 kg min.	1 179	1 188	748	757	431	431	37	36
Camionnette à 4 portières 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 352	1 358	901	859	451	499	33	37
Fourgonnette compacte	1 263	1 280	791	787	472	493	37	38
MOYENNE							**35**	**37**

Bien que dans l'ensemble, le contrat du CGER et le répertoire gouvernemental couvrent les mêmes éléments, certaines différences doivent être prises en considération dans l'interprétation des résultats :

Éléments	Répertoire gouvernemental	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2011-2012	Véhicules de 2009 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps; évalués selon une durée totale de location variant de deux à sept ans, selon le kilométrage parcouru annuellement
Période de location	Mensuelle	Douze mois au minimum, renouvelable
Pneus d'hiver	Inclus dans les taux	Compris dans le taux du CGER
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 35 000 km* facturé selon un taux variant de 0,26 $ à 0,53 $ par kilomètre, selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Non comprise	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de liquide lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est une organisation sans but lucratif

* On considère que 80 % des véhicules légers du CGER parcourent 35 000 km et moins par année.

Le principal objectif du CGER est de développer son marché de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER offre quelques catégories de véhicules en location à court terme (six mois au minimum).

On a également comparé les taux de location à court terme avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux, que ce soit pour la location à court ou à long terme, tandis que le CGER établit son taux selon le terme choisi. Le tableau suivant montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme du CGER ont été inférieurs de 14 % en moyenne à ceux du marché en 2011-2012.

Taux de location à court terme du Centre de gestion de l'équipement roulant par rapport à ceux du marché

Type de véhicule	Taux moyen du marché ($)	Taux du CGER ($)	Écart ($)	Écart (%)
Véhicule de tourisme	939	823	116	12
Camionnette 4 x 2, MTC 3000 kg min.	1 179	1 027	152	13
Camionnette à 4 portières, 4 x 2, MTC 3900 kg min.	1 352	1 202	150	11
Fourgonnette compacte	1 263	1 024	239	19
MOYENNE				**14**

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate qu'il existe des différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.

Performance financière

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	102,26 %	+ 2,26 %

Les revenus autonomes du CGER pour l'année 2011-2012 sont de 108 511 070 $, tandis que les dépenses se chiffrent à 106 117 978 $. Le taux d'autofinancement atteint donc 102,26 %.

ORIENTATION 5

ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

Performance opérationnelle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	78,3 %	- 1,7 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers divisées par les heures productives potentielles effectuées par ces mêmes employés. En 2011-2012, le nombre d'heures productives travaillées s'est élevé à 364 467.

Les heures productives potentielles s'obtiennent en multipliant le nombre d'employés à temps complet (ETC) travaillant dans les ateliers de mécanique par 1 500 heures productives potentielles pour une année, ce qui correspond à 465 270 heures productives potentielles pour 2011-2012. Le résultat des heures productives travaillées divisées par les heures productives potentielles atteint 78,3 %.

Contrôle des coûts d'exploitation

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation	1,33 % d'augmentation	0,57 % inférieur

* Unité active équivalent temps plein

On obtient le pourcentage d'augmentation, ou de diminution, des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein, en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2010-2011 (6 523 $) de celui de l'année 2011-2012 (6 610 $), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2010-2011 (6 523 $).

Le taux d'augmentation du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2011-2012 était donc de 1,33 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,90 % pour la même période, ce qui donne un résultat de - 0,57 %.

Amélioration continue

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique	5	Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée	5	0

Cet indicateur a pour objectifs de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la performance des processus opérationnels du CGER qui désire implanter une démarche d'amélioration continue basée sur la méthode Kaizen. La réorganisation du travail devrait améliorer l'efficacité et l'efficience du service d'entretien et de réparation des véhicules.

Les cinq ateliers où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2011-2012 sont ceux de Salaberry-de-Valleyfield, Chicoutimi, Victoriaville, Anjou et Cacouna.

Pour chacun de ces ateliers, il y a eu :

- une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel;
- la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

Pour atteindre l'objectif relatif à cet indicateur, le CGER, au cours de l'année financière 2011-2012, a confié à ses gestionnaires régionaux la responsabilité d'assurer la tenue d'activités d'implantation basées sur une approche Kaizen pour leurs ateliers mécaniques respectifs. Pour ce faire, une formation a été donnée auprès de ces derniers afin qu'ils intègrent les principes et les fondements associés à cette approche.

Soulignons que, en plus des cinq mandats Kaizen considérés comme achevés au cours de l'année financière 2011-2012, d'autres mandats d'analyse basés sur les principes Kaizen sont en cours de production, soit pour les ateliers suivants : Cabano, Roberval, Saint-Jean-sur-Richelieu et Val-d'Or.

ORIENTATION 6

MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

Veille technologique

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	Intégration de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	2	0

Le CGER a établi cet indicateur afin de mieux souligner les efforts qu'il fait dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobiles et de machinerie lourde.

Freins à disques pour camions lourds

En 2011-2012, la technologie des freins à disques pour camions lourds a été spécifiée au devis technique d'acquisition du CGER pour certaines catégories de camions où l'application le permettait. Cette technologie offre une performance de freinage supérieure, des coûts d'entretien moindres et augmente légèrement la charge utile du véhicule.

Pneus à bande large

Pour la première fois en 2011-2012, le CGER a fourni à certains de ses clients, là où l'application était avantageuse, des pneus à bande large uniques en remplacement des roues à pneus jumelés traditionnels. Cette technologie permet au CGER de régler un problème d'espace tout en favorisant une meilleure économie de carburant de par sa résistance au roulement diminuée. Il s'agit toutefois d'une technologie spécialisée qui ne peut s'appliquer dans l'immédiat à l'ensemble du parc de camions.

ORIENTATION 7

ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Développement durable

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Installer un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	30	Implantation d'un système de télémétrie véhiculaire dans des véhicules du parc du CGER	34	+ 4

En 2011-2012, le CGER a procédé à la mise en place d'un système de suivi de l'utilisation de ses propres véhicules par le recours à la technologie de la télémétrie véhiculaire. L'implantation de ce système s'est faite selon les recommandations d'une étude sur le sujet, produite en 2010-2011, par une firme externe. Le but principalement recherché par l'implantation de ce système est que le CGER puisse se familiariser avec cette technologie pour être en mesure de mieux conseiller sa clientèle sur les possibilités offertes. Cette technologie de suivi des opérations a été installée sur 34 véhicules.

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer de nouvelles technologies ou de nouveaux types d'équipements favorisant le développement environnemental	4	Intégration de technologies ou de types d'équipement favorisant le développement environnemental	4	0

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il veut suivre de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Ainsi, durant l'année 2011-2012, le CGER a intégré les technologies suivantes à son parc de véhicules :

Véhicules électriques

Le CGER a acquis, à des fins d'expérimentation et de développement, quatre véhicules électriques en 2011-2012, soit un modèle de chacun des produits disponibles durant l'année.

Un des quatre véhicules électriques que le CGER a acquis en 2011.

Limiteur de ralenti pour camion

Le CGER a mis en service en 2011-2012 une technologie de limiteur de ralenti moteur pour camion. Cette technologie, bien adaptée pour les camions de type atelier mobile avec nacelles, oblige l'arrêt du moteur du véhicule tout en permettant l'utilisation des accessoires électriques qui l'équipent. Contrairement aux autres systèmes similaires disponibles, cette technologie vérifie la quantité de courant consommé plutôt que le niveau de tension de la batterie.

Antirouille biodégradable pour camion

Le CGER a établi et diffusé en 2011-2012 une recommandation d'utilisation d'antirouille biodégradable pour protéger les châssis et les composantes des camions lourds. Cet antirouille remplace avantageusement les produits utilisés auparavant contenant souvent des produits pétroliers et il ne nécessite pas une nouvelle application chaque année.

Huile à engrenage à haute efficacité pour camion

Un nouveau type d'huile synthétique à haut rendement est disponible pour utilisation dans le rouage d'entraînement des camions. Le CGER a décidé en 2011-2012 de standardiser l'utilisation de ce lubrifiant dans les camions neufs et au moment de l'entretien préventif du véhicule. Il a été démontré que l'utilisation seule de ce produit a pour effet de réduire la consommation de carburant d'un camion de 1 %, ce qui correspond donc à une réduction équivalente des émissions de GES.

Les résultats 2011-2012 des engagements particuliers énoncés dans la Déclaration de services à la clientèle

ENGAGEMENT 1

OFFRIR AU CLIENT UN SERVICE DE QUALITÉ DANS TOUS LES ATELIERS DE MÉCANIQUE. POUR CE FAIRE, RÉPONDRE AU CLIENT DE FAÇON COURTOISE ET ENTRETENIR OU RÉPARER SON VÉHICULE DANS LES DÉLAIS CONVENUS.

Qualité du service

Nombre total de réparations et d'entretiens	Plaintes enregistrées concernant le service en ateliers	Résultat
78 022*	9	99,99 %

* La méthode d'extraction des données ayant été révisée, il n'y a aucune donnée comparable aux années antérieures.

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et que l'entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. En ce qui concerne les plaintes déposées en 2011-2012, neuf d'entre elles se rattachent à cet engagement : quatre plaintes concernent la qualité des travaux, une plainte porte sur la fiabilité des véhicules, une autre sur la propreté du véhicule réparé, une plainte concerne la proximité des ateliers de mécanique, une plainte touche au respect de la prise de rendez-vous et une autre à l'efficacité des véhicules.

ENGAGEMENT 2

FOURNIR AU CLIENT UN VÉHICULE CONFORME À SES BESOINS ET AU MOMENT CONVENU AVEC LUI.

Conformité des véhicules

	Lourds et équipements connexes	Légers	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés	272	607	**879**
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client*	245	565	**810**
Pourcentage de conformité (%)	90	93	**92**

* Inclut les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Des 879 véhicules livrés en 2011-2012, un seul n'était pas conforme aux spécifications et 68 n'ont pas été livrés à la date convenue. Il est important de noter que le CGER ne contrôle pas toutes les étapes relatives à l'achat et à la livraison des véhicules légers. Il n'est pas responsable de la gestion de l'acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants.

ENGAGEMENT 3

FOURNIR UN SERVICE DE DÉPANNAGE 24 HEURES SUR 24 ET 7 JOURS SUR 7, POUR TOUTE RÉPARATION OU TOUT REMORQUAGE CONCERNANT UN VÉHICULE OU UN ÉQUIPEMENT CONNEXE LOUÉ AU CGER, ET CE, PAR L'ENTREMISE DU 1 888 314-CGER.

Nombre de dépannages et de plaintes enregistrées

Nombre total de dépannages	Plaintes enregistrées concernant ce service	Résultat (%)
2 160	0	100

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse et de prise en charge du service de dépannage. En 2011-2012, le CGER n'a reçu aucune plainte concernant ce service.

ENGAGEMENT 4

RAPPELER LE CLIENT DANS UN DÉLAI D'UN JOUR OUVRABLE SUIVANT LA RÉCEPTION D'UNE PLAINTE FORMULÉE VERBALEMENT. ENVOYER UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION DANS LES 10 JOURS OUVRABLES DANS LE CAS D'UNE PLAINTE ÉCRITE. DANS LES DEUX CAS, INDIQUER LE NOM D'UNE PERSONNE-RESSOURCE ET LE DÉLAI PRÉVU POUR LE TRAITEMENT DE LA PLAINTE.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour évaluer le respect de cet engagement ainsi que les résultats atteints en 2011-2012.

Nombre de plaintes pour lesquelles l'accusé de réception a été envoyé dans les délais prévus

Type de plainte	Nombre total de plaintes	Plaintes pour lesquelles l'accusé de réception a été envoyé dans les délais prévus	Résultat (%)
Plainte écrite	3	1	33
Plainte verbale	12	11	92

Dès la réception d'une plainte, celle-ci est acheminée à la personne qui en a la responsabilité. Cette dernière transmet un accusé de réception et s'assure que le dossier est traité avec diligence.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2011-2012 se trouvent à la section « Les relations avec la clientèle » du présent document.

Les autres résultats

La section qui suit présente quelques méthodes de calcul dont le CGER s'est servi pour établir certains coûts de revient et ratios administratifs.

Les coûts administratifs

Le ratio des dépenses administratives

	2011-2012	2010-2011
Total des dépenses administratives ($)	6 335 049	6 269 638
Total des dépenses du CGER ($)	106 117 978	99 947 992
RÉSULTAT (%)	**5,97**	**6,27**

La couverture des coûts administratifs

	2011-2012	2010-2011
Total des dépenses administratives ($)	6 335 049	6 269 638
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire ($)	90 297 769	87 491 947
RÉSULTAT (%)	**7,02**	**7,17**

Le coût de revient des ateliers de mécanique

	2011-2012	2010-2011
Total des coûts imputables aux opérations ($)	32 778 492	31 909 221
Nombre d'heures productives potentielles	465 270	455 280
RÉSULTAT ($ par heure)	**70,45**	**70,09**

Le coût d'exploitation par unité pondérée

	2011-2012	2010-2011
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER ($)	44 502 333	42 229 087
Nombre total des unités pondérées*	6 732,79	6 473,42
RÉSULTAT ($ par unité pondérée)	**6 610**	**6 523**

* Unités actives équivalent temps plein

Les dépenses administratives affectées aux opérations

	2011-2012	2010-2011*
Dépenses administratives affectées aux opérations ($)	3 075 085	2 987 833
Nombre d'ETC dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et au centre d'appels	377,18	372,37
RÉSULTAT ($ par ETC)	**8 153**	**8 024**

* Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant

Les dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes

	2011-2012	2010-2011
Pièces ($)	12 187 759	11 354 039
Réparations externes ($)	5 261 481	4 600 382
Pièces et réparations externes capitalisées ($)	3 041 288	3 497 121
TOTAL ($)	**20 490 528**	**19 451 542**

Dépenses relatives aux pièces et aux réparations externes par unité administrative

Unité administrative	TOTAL ($) 2011-2012
Direction	0
Service du soutien à la gestion	0
Service de l'ingénierie et des acquisitions	197 394
Direction de l'exploitation et des services à la clientèle	160 426
Service régional de Québec et de l'Est	0
Zone de la Côte-Nord	833 519
Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	1 099 702
Zone du Bas-Saint-Laurent	690 558
Zone de Québec	2 807 854
Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	849 613
Service régional du Centre-du-Québec	0
Zone de la Chaudière-Appalaches	1 441 559
Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec–Lanaudière	1 454 461
Zone de l'Estrie	1 497 566
Zone de la Montérégie	1 831 168
Fabrication	800 626
Service régional de Montréal et de l'Ouest	0
Zone de Montréal	2 720 707
Zone des Laurentides–Outaouais	1 797 980
Zone de l'Est-de-l'Abitibi	957 720
Zone de l'Ouest-de-l'Abitibi–Témiscamingue	1 349 675
TOTAL	**20 490 528**

En raison de la nouvelle structure organisationnelle mise en place le 21 juin 2011, les données de 2010-2011 ne sont pas présentées car elles ne sont pas comparables à celles de 2011-2012.

Les perspectives pour 2012-2013

L'année 2012-2013 sera une année importante pour le CGER en ce qui a trait au dossier de révision de la gouvernance. En effet, selon les résultats et les conclusions qui seront obtenus dans ce dossier, certaines mises à niveau devront être effectuées autant au Plan stratégique du CGER qu'en ce qui a trait à ses objectifs de développement de sa clientèle gouvernementale et municipale.

Dans un autre ordre d'idées, mentionnons quelques actions concrètes à soutenir et à venir pour l'année 2012-2013. Citons la poursuite des travaux d'implantation de la nouvelle structure administrative, la mise en œuvre du plan stratégique de communication, la mise en oeuvre du modèle de coût de revient de nos produits et services, la poursuite de nos efforts quant à la mobilisation du personnel.

Beaucoup d'efforts seront également consacrés, au cours de l'année à venir, à la formation et au maintien des compétences des mécaniciens qui travaillent au CGER. Un processus d'analyse des compétences de tous les mécaniciens est présentement en cours, au terme duquel un plan de formation sera conçu et mis en pratique afin de garantir l'excellence du service offert à notre clientèle.

En matière de développement durable, le CGER a conclu une entente avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour la réalisation d'un programme d'introduction de 100 véhicules électriques dans les ministères et organismes. Ce programme est réparti sur une période de deux années, soit 2012-2013 et 2013-2014.

En terminant, le CGER poursuit son travail visant à se doter d'un modèle de gouvernance lui permettant d'investir dans son développement, et ce, au profit de ses clients, de ses employés et des citoyens du Québec.

Fonds de gestion de l'équipement roulant

États financiers 2011-2012

Rapport annuel de gestion 2011 2012

RÉSULTATS ET EXCÉDENT – NON VÉRIFIÉS

De l'exercice terminé le 31 mars 2012

	2012	2011
REVENUS		
Locations	**83 494 376 $**	80 868 920 $
Réparations	**6 803 392**	6 623 027
Carburant	**16 564 032**	14 174 093
Contributions du gouvernement (note 3)	**448 125**	494 156
Autres	**1 201 145**	1 361 855
	108 511 070	103 522 051
FRAIS D'EXPLOITATION (note 4)		
Pièces	**20 061 369**	18 369 099
Carburant	**16 238 732**	13 754 196
Salaires et avantages sociaux	**19 626 970**	18 883 693
Loyers et entretien d'immeubles	**6 339 609**	5 565 262
	62 266 680	56 572 250
FRAIS D'ADMINISTRATION		
Salaires et avantages sociaux	**5 332 372**	5 111 124
Loyers et entretien d'immeubles	**498 573**	1 282 893
Entretien informatique	**401 812**	513 385
Frais de bureau	**307 473**	271 009
Télécommunications	**633 608**	636 388
Déplacements	**514 916**	478 434
Contrats de service et honoraires professionnels	**688 418**	1 249 120
Publicité et marketing	**93 546**	64 227
Perfectionnement	**388 987**	234 092
Autres	**134 156**	123 702
	8 993 861	9 964 374
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSION		
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	**13 113 575**	13 332 110
Amortissement et moins-values du matériel roulant léger	**11 808 261**	10 608 294
Amortissement des réservoirs et pompes	**601 280**	430 675
Amortissement des autres immobilisations corporelles	**486 429**	526 939
Amortissement du développement informatique	**802 161**	799 970
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	**1 673 537**	1 166 979
	28 485 243	26 864 967
FRAIS FINANCIERS		
Intérêts sur marge de crédit	**435 136**	385 565
Intérêts sur dette à long terme	**5 708 036**	5 945 395
Amortissement des frais d'émission de la dette	**174 254**	168 245
Intérêts et frais bancaires	**54 768**	47 196
	6 372 194	6 546 401
	106 117 978	99 947 992
EXCÉDENT	**2 393 092**	3 574 059
EXCÉDENT CUMULÉ au début	**4 211 710**	637 651
EXCÉDENT CUMULÉ à la fin	**6 604 802 $**	4 211 710 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

SITUATION FINANCIÈRE – NON VÉRIFIÉE

Au 31 mars 2012

	2012	2011
ACTIFS FINANCIERS		
Encaisse	**927 391 $**	1 041 237 $
Débiteurs (note 5)	**11 258 378**	11 170 584
Travaux en cours	**134 546**	121 239
Contributions à recevoir	**—**	1 403 308
Frais d'émission reportés de la dette	**775 580**	799 234
	13 095 895	14 535 602
PASSIFS		
Créditeurs et charges à payer (note 7)	**9 330 092**	10 401 466
Intérêts courus à payer	**1 967 271**	2 232 059
Revenus reportés	**3 609 630**	3 216 673
Avances du Fonds de financement (note 8)	**20 531 777**	28 564 248
Dette (note 9)	**154 305 407**	143 318 969
Contributions reportées (note 10)	**362 749**	1 934 182
	190 106 926	189 667 597
DETTE NETTE	**(177 011 031)**	(175 131 995)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Immobilisations corporelles (note 12)	**178 853 856**	174 660 443
Stocks de fournitures (note 13)	**3 758 542**	3 798 826
Frais payés d'avance	**1 003 435**	884 436
	183 615 833	179 343 705
EXCÉDENT CUMULÉ	**6 604 802 $**	4 211 710 $

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Paul-Yvan Deschênes
Administrateur du Fonds

Dominique Savoie
Sous-ministre des Transports

VARIATION DE LA DETTE NETTE - NON VÉRIFIÉE

De l'exercice terminé le 31 mars 2012

	2012	2011
EXCÉDENT	**2 393 092 $**	3 574 059 $
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(35 787 117)**	(42 469 610)
Amortissement des immobilisations corporelles	**26 811 706**	25 697 988
Perte de disposition d'immobilisations corporelles	**1 673 537**	1 166 979
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	**3 108 461**	2 342 639
	(4 193 413)	(13 262 004)
Acquisition de stocks de fournitures	**(36 259 817)**	(32 474 180)
Acquisition de frais payés d'avance	**(1 003 435)**	(884 436)
Utilisation de stocks de fournitures	**36 300 101**	32 123 295
Utilisation de frais payés d'avance	**884 436**	838 635
	(78 715)	(396 686)
AUGMENTATION DE LA DETTE NETTE	**(1 879 036)**	(10 084 631)
DETTE NETTE au début	**(175 131 995)**	(165 047 364)
DETTE NETTE à la fin	**(177 011 031) $**	(175 131 995) $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

FLUX DE TRÉSORERIE – NON VÉRIFIÉS

De l'exercice terminé le 31 mars 2012

	2012	2011
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent	**2 393 092 $**	3 574 059 $
Éléments sans incidence sur la trésorerie		
Amortissement des immobilisations corporelles	**26 811 706**	25 697 988
Stocks de fournitures	**40 284**	(350 885)
Frais payés d'avance	**(118 999)**	(45 801)
Perte sur disposition d'immobilisations corporelles	**1 673 537**	1 166 979
Virement des contributions reportées	**(448 125)**	(494 156)
Virement des frais d'émission de la dette	**174 254**	168 245
Virement des revenus reportés	**(588 493)**	(734 495)
	27 544 164	25 407 875
Variation des actifs financiers et des passifs reliés à l'exploitation		
Débiteurs	**(87 794)**	5 050 339
Travaux en cours	**(13 307)**	(28 952)
Contribution à recevoir	**1 403 308**	280 000
Frais d'émission reportés liés aux dettes	**(150 600)**	(236 400)
Créditeurs et charges à payer	**(1 071 374)**	1 138 783
Intérêts courus à payer	**(264 788)**	17 850
Contributions reportées	**(1 123 308)**	—
	(1 307 863)	6 221 620
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	**28 629 393**	35 203 554
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(35 787 117)**	(42 469 610)
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	**3 108 461**	2 342 639
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement en immobilisations	**(32 678 656)**	(40 126 971)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Revenus reportés	**981 450**	927 816
Avances du Fonds de financement	**(8 032 471)**	(242 091)
Dette effectuée	**41 000 000**	31 800 000
Dette remboursée	**(30 013 562)**	(26 712 655)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	**3 935 417**	5 773 070
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE	**(113 846)**	849 653
TRÉSORERIE au début	**1 041 237**	191 584
TRÉSORERIE à la fin	**927 391 $**	1 041 237 $
Intérêts payés au cours de l'exercice	**5 972 824 $**	5 927 545 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

1. STATUT CONSTITUTIF ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1er avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28). Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

En vertu de l'article 985 de la Loi sur les impôts (L.R.Q., c. I-3) et de l'article 149 (1)d) de la Loi de l'impôt sur le revenu (L.R.Q. 1985, 5e suppl.), le Fonds de gestion de l'équipement roulant n'est pas assujetti aux impôts sur le revenu.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le Manuel de comptabilité de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables sont cohérente avec les principes comptables généralement reconnus et l'application des fondements conceptuels des états financiers pour le secteur public.

REVENUS

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux.

Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus, y compris les gains, sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent.

Les contributions sont comptabilisées dans les revenus de l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui leur donnent lieu, dans la mesure où ils sont autorisés, où les critères d'admissibilité sont rencontrés et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatives au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

FRAIS D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES

Les frais d'exploitation et autres charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités.

ACTIFS FINANCIERS

Trésorerie

La trésorerie se compose de l'encaisse et, le cas échéant, du découvert bancaire.

Travaux en cours

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturés à la fin de ceux-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation, déduction faite des montants facturés. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Contribution à recevoir

Les contributions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces contributions, dans la mesure où elles ont été autorisées, que l'entité a satisfait aux critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.

PASSIFS

Dette

Les emprunts liés à la dette sont comptabilisés au montant encaissé au moment de leur émission.

Les frais d'émission liés aux emprunts sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais d'émission reportés liés aux dettes.

Revenus et contributions reportées

Les revenus et les contributions du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada relatifs au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus au même rythme que les immobilisations auxquelles ils se rapportent.

Avantages sociaux futurs

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées, étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

ACTIFS NON FINANCIERS

Immobilisations corporelles

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon une méthode logique et systémique, en fonction de leur durée de vie utile. Leur coût inclut les frais financiers capitalisés pendant la période de développement.

Les immobilisations en cours de construction et en mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition avec contrepartie aux contributions reportées.

Les immobilisations sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Matériel et équipement	3, 5, 6, 10 et 15 ans	0 %, 12 %, 15 %
Améliorations locatives	5 ans	
Développement informatique	5 ans	

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Réduction de valeurs sur immobilisations corporelles

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'entité de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est permise.

Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles doivent être passées en charges dans l'état des résultats et excédent.

Stocks de fournitures

Les stocks se composent de pièces et de carburant qui seront consommés dans le cours normal des opérations au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Frais payés d'avance

Les frais payés d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont le Fonds bénéficiera au cours du ou des prochains exercices. Ces frais sont imputés aux charges au moment où le Fonds bénéficiera des services acquis.

3. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions gouvernementales comprennent 419 783 $ (463 779 $ en 2011) provenant du gouvernement provincial et 28 342 $ (30 377 $ en 2011) alloués par le gouvernement fédéral. Ces sommes correspondent à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations.

	2012	2011
Virement des contributions reportées, transfert d'actifs	**25 050 $**	69 046 $
Virement des contributions reportées, souffleuses	**280 000**	280 000
Virement des contributions reportées, contrat d'approvisionnement	**114 733**	114 733
Virement des contributions reportées, programme écoAUTO	**28 342**	30 377
	448 125 $	494 156 $

4. FRAIS D'EXPLOITATION

	2012	2011
Pièces		
Stocks au début	**2 861 739 $**	2 703 069 $
Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres	**19 916 993**	18 527 768
Stocks à la fin	**(2 717 363)**	(2 861 739)
	20 061 369 $	18 369 098 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

4. FRAIS D'EXPLOITATION (suite)

	2012	2011
Carburant		
Stocks au début	**937 087 $**	744 872 $
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	**16 342 824**	13 946 412
Stocks à la fin	**(1 041 179)**	(937 087)
	16 238 732 $	13 754 197 $

5. DÉBITEURS

	2012	2011
Ministère des Transports	**4 129 662 $**	4 059 721 $
Autres ministères et organismes	**3 142 483**	2 736 863
Municipalités et autres	**3 986 233**	4 374 000
	11 258 378 $	11 170 584 $

6. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 $, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2013. Le taux d'intérêt au 31 mars 2012 est de 3,00 % (3,00 % en 2011).

7. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

	2012	2011
Fournisseurs	**7 212 827 $**	8 610 126 $
Taxes de vente	**850 512**	388 194
Salaires et avantages sociaux	**1 266 753**	1 403 146
	9 330 092 $	10 401 466 $

8. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé par décret du gouvernement du Québec à contracter une marge de crédit de 50 000 000 $, et ce, jusqu'au 31 mars 2014, auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Le taux au 31 mars 2012 est de 1,50 % (1,50 % en 2011).

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

9. DETTE

	2012	2011
Fonds de financement du gouvernement du Québec		
Billets portant intérêt à taux fixe, remboursables par versement annuel :		
6,094 %, 1 149 505 $, échéant le 1er octobre 2012	**1 149 505 $**	2 299 010 $
5,474 %, 782 656 $, échéant le 16 juillet 2012	**782 656**	1 565 312
5,788 %, 725 583 $, échéant le 16 juillet 2018	**5 079 079**	5 804 661
5,267 %, 1 000 000 $, échéant le 5 mai 2014	**3 000 000**	4 000 000
3,937 %, 1 000 000 $, échu le 28 avril 2011	**—**	5 000 000
4,524 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**2 400 000**	2 700 000
4,813 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**4 000 000**	5 000 000
4,855 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**5 000 000**	6 000 000
4,151 %, 2 000 000 $, échu le 1er décembre 2011	**—**	2 000 000
4,880 %, 300 000 $, échéant le 9 mai 2012, à refinancer	**1 800 000**	2 100 000
5,065 %, 900 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**9 900 000**	10 800 000
4,504 %, 1 680 671 $, échu le 28 avril 2011	**—**	1 680 671
4,546 %, 317 554 $, échéant le 10 mai 2012	**317 554**	635 108
4,598 %, 531 878 $, échéant le 1er octobre 2013	**1 063 757**	1 595 636
3,973 %, 2 000 000 $, échéant le 1er octobre 2012	**2 000 000**	4 000 000
4,024 %, 850 000 $, échéant le 1er octobre 2013	**1 700 000**	2 550 000
4,024 %, 1 000 000 $, échéant le 1er octobre 2013	**7 000 000**	8 000 000
4,418 %, 400 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**4 800 000**	5 200 000
4,542 %, 700 000 $, échéant le 1er décembre 2018	**4 900 000**	5 600 000
3,032 %, 833 333 $, échéant le 1er octobre 2014	**2 500 000**	3 333 333
4,180 %, 540 000 $, échéant le 1er juin 2017	**7 020 000**	7 560 000
4,060 %, 450 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**3 600 000**	4 050 000
3,457 %, 416 667 $, échéant le 1er octobre 2014	**1 250 000**	1 666 667
3,753 %, 985 714 $, échéant le 1er octobre 2015	**3 942 857**	4 928 571
4,340 %, 750 000 $, échéant le 1er décembre 2019	**6 000 000**	6 750 000
3,203 %, 1 166 667 $, échéant le 1er octobre 2015	**4 666 666**	5 833 333
4,775 %, 233 333 $, échéant le 17 mai 2024	**3 033 333**	3 266 667
2,418 %, 1 000 000 $, échéant le 11 janvier 2016	**4 000 000**	5 000 000
3,724 %, 1 400 000 $, échéant le 1er décembre 2021	**14 000 000**	15 400 000
4,056 %, 600 000 $, échéant le 16 juillet 2025	**8 400 000**	9 000 000
2,892 %, 1 000 000 $, échéant le 1er octobre 2015	**4 000 000**	—
2,089 %, 450 000 $, échéant le 1er juin 2017	**2 700 000**	—
3,122 %, 380 000 $, échéant le 1er décembre 2021	**3 800 000**	—
2,390 %, 433 333 $, échéant le 1er juin 2018	**6 500 000**	—
1,328 %, 2 000 000 $, échéant le 3 juin 2014	**24 000 000**	—
	154 305 407 $	143 318 969 $

Échéanciers de la dette au 31 mars 2012 :

2013	25 096 223 $
2014	26 046 509
2015	38 664 630
2016	15 614 630
2017	10 312 249
2018-2025	38 571 166

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

10. CONTRIBUTIONS REPORTÉES

	2012	2011
Solde au début	**1 934 182 $**	2 428 338 $
Contributions	**(1 123 308)**	—
Virement	**(448 125)**	(494 156)
Solde à la fin	**362 749 $**	1 934 182 $

11. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes sont interemployeurs à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 123 522 $ (1 056 279 $ en 2011). Les obligations envers ces régimes se limitent aux cotisations à titre d'employeur.

Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 179 858 $ (297 972 $ en 2011).

12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	Matériel et équipement	Développement informatique	Améliorations locatives	2012
Coût				
Solde au début	**320 343 600 $**	**15 412 516 $**	**208 168 $**	**335 964 284 $**
Acquisitions	**35 787 117**	—	—	**35 787 117**
Dispositions	**(21 059 123)**	—	—	**(21 059 123)**
Solde à la fin	**335 071 594**	**15 412 516**	**208 168**	**350 692 278**
Amortissement cumulé				
Solde au début	**147 653 539**	**13 442 134**	**208 168**	**161 303 841**
Amortissement	**26 009 545**	**802 161**	—	**26 811 706**
Dispositions	**(16 277 125)**	—	—	**(16 277 125)**
Solde à la fin	**157 385 959**	**14 244 295**	**208 168**	**171 838 422**
Valeur comptable nette	**177 685 635 $**	**1 168 221 $**	**— $**	**178 853 856 $***

* Des immobilisations en cours de construction ou en mise en valeur pour un montant total de 702 438 $ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (suite)

	Matériel et équipement	Développement informatique	Améliorations locatives	2011
Coût				
Solde au début	292 869 975 $	15 412 516 $	208 168 $	308 490 659 $
Acquisitions	42 469 610	—	—	42 469 610
Dispositions	(14 995 985)	—	—	(14 995 985)
Solde à la fin	320 343 600	15 412 516	208 168	335 964 284
Amortissement cumulé				
Solde au début	134 242 302	12 642 164	207 754	147 092 220
Amortissement	24 897 604	799 970	414	25 697 988
Dispositions	(11 486 367)	—	—	(11 486 367)
Solde à la fin	147 653 539	13 442 134	208 168	161 303 841
Valeur comptable nette	172 690 061 $	1 970 382 $	— $	174 660 443 $*

* Des immobilisations en cours de construction ou en mise en valeur pour un montant de 813 680 $ au 31 mars 2011. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

13. STOCKS DE FOURNITURES

	2012	2011
Pièces	**2 717 363 $**	2 861 739 $
Carburant	**1 041 179**	937 087
	3 758 542 $	3 798 826 $

14. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds s'est engagé à verser au cours du prochain exercice les montants suivants :

	2012	2011
Acquisitions d'immobilisations	**17 406 481 $**	12 444 441 $
Approvisionnement en biens et services	**806 290**	675 411
	18 212 771 $	13 119 852 $

NOTES COMPLÉMENTAIRES – NON VÉRIFIÉES

Au 31 mars 2012

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et excédent.

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisés à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec, ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Contributions à recevoir

La juste valeur des contributions à recevoir ne peut être estimée compte tenu de l'absence de marché pour ce type d'actif.

Avances au Fonds de financement

La juste valeur des avances au Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

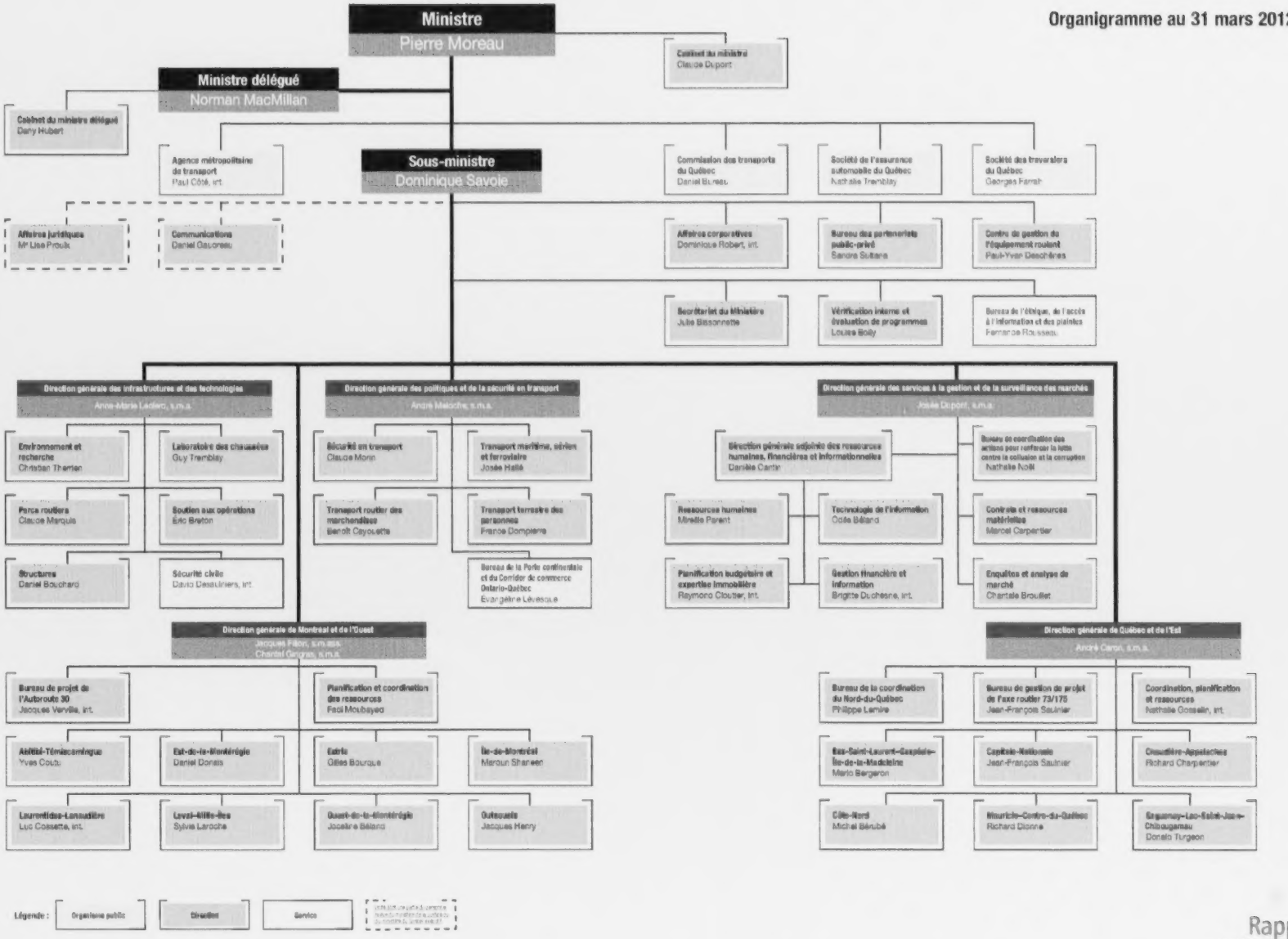
Dette

Au 31 mars 2012, la juste valeur de la dette de 154 305 407 $ (143 318 969 $ au 31 mars 2011) s'établissait à 165 525 467 $ (152 712 688 $ au 31 mars 2011), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

17. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle de l'exercice courant.

Organigramme au 31 mars 2012



Rapport annuel de gestion 2011 2012

Transports Québec